

MINISTERIE VAN LANDBOUW

Bestuur der Economische Diensten

DIENT VOOR DE ZEEVISSERIJ

Natiënkaai 5

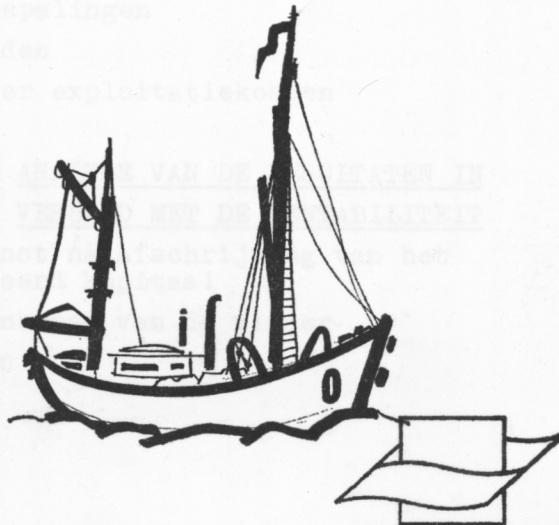
8400 Oostende

Eigendom van het
Westvlaams Economisch Studiebureau
Brugge Reeks / Boek

223144

UITKOMSTEN VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

gedurende de periode 1957-1966



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

Publikatie toegestaan mits duidelijke bronvermelding

INHOUDSOPGAVE

	Blz
INLEIDING	1
<u>HOOFDSTUK I - ALGEMENE TENDENSEN</u>	
- Situatie bij de aanvang der verslagperiode	2
- Opzoeken van nieuwe visgronden	3
- Aanpassing van vistechnieken	5
- Optreden van gewijzigde toestanden in de natuur	7
- Evolutie van het handelsbeleid	11
- Aanpassing van de vloot aan de gewijzigde toestanden	25
- Besluiten	32
<u>HOOFDSTUK II - UITSLAGEN VAN HET STATISTISCH ONDERZOEK</u>	
§ 1.- Begripsbepalingen	37
§ 2.- Gemiddelden	40
§ 3.- Detail der exploitatiekosten	57
<u>HOOFDSTUK III - ANALYSE VAN DE RESULTATEN IN VERBAND MET DE RENTABILITEIT</u>	
§ 1.- Netto-winst na afschrijving van het geïnvesteerd kapitaal	67
§ 2.- Arbeidsinkomen van de visser	70
§ 3.- Besluiten	74
CONCLUSIES	86
SUMMARY	91

TABELLEN EN GRAFIEKENTabellen in de tekst

Tabel I.- Gemiddelde exploitatieresultaten per
tonnage-klasse over de periode 1957-1966 41

Tabel I.a- Gemiddelde exploitatieresultaten per
tonnage-klasse in 1957 42

Tabel I.b- id 1958 43

Tabel I.c- id 1959 44

Tabel I.d- id 1960 45

Tabel I.e- id 1961 46

Tabel I.f- id 1962 47

Tabel I.g- id 1963 48

Tabel I.h- id 1964 49

Tabel I.i- id 1965 50

Tabel I.j- id 1966 51

Tabel II.- Gemiddelde jaarlijkse exploitatie-
resultaten 58

Tabel III.-Gemiddelde exploitatieresultaten
per zeeuur 59

Tabel IV.- Gemiddelde exploitatieresultaten
per bruto-ton 60

Tabel V. - Percentage van ieder der exploitatie-
kosten afzonderlijk t.o.v. de totale
kosten 61

Tabel VI.- Percentage van ieder der exploitatie-
kosten afzonderlijk t.o.v. de besom-
ming 62

Tabel VII.-Saldo na afschrijving t.o.v. het
geïnvesteed kapitaal 75
Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen t/m
arbeider aan wal 80

	Blz
<u>Bijlage 4</u> : Bruto-tonnageklasse + 120 Noordzee	113
Bijlage 4a : Gemiddelde exploitatieresultaten per zeeuur	114
Bijlage 4b : Gemiddelde exploitatieresultaten per bruto-ton	115
Bijlage 4c : Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten	116
Bijlage 4d : Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming	117
<u>Bijlage 5</u> : Bruto-tonnageklasse + 120 - IJsland	118
Bijlage 5a : Gemiddelde exploitatieresultaten per zeeuur	119
Bijlage 5b : Gemiddelde exploitatieresultaten per bruto-ton	120
Bijlage 5c : Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten	121
Bijlage 5d : Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming	122
<u>Bijlage 6</u> : Bruto-tonnageklasse + 400- IJsland	123
Bijlage 6a : Gemiddelde exploitatieresultaten per zeeuur	124
Bijlage 6b : Gemiddelde exploitatieresultaten per bruto-ton	125
Bijlage 6c : Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten	126
Bijlage 6d : Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming	127

GRAFIEKEN

Grafiek I : Totale afzet van visserijprodukten	13
Grafiek II : Aanvoer in de nationale havens	15
Grafiek III: Invoer van visserijprodukten	18
Grafiek IV : Uitvoer van visserijprodukten	19
Grafiek V : Invoer van enkele belangrijke vissoorten	21
Grafiek VI : Besomming per bruto-ton (aangepast aan de indexcijfers)	33
Grafiek VII: Besomming en vaste kosten per bruto-ton	53
Grafieken VIII & IX : Evolutie van de exploitatiekosten	65-66
Grafieken X, XI, XII : Bruto-overschot t.o.v. afschrijving. Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider van wal	82-83-84

E R R A T U M

- Grafieken X, XI en XII : "Bruto overschot (1.000 Fr)"
en "Afschrijving (1.000 Fr)"

moet gelezen worden :

"Bruto-overschot per bruto-ton (1.000 Fr) "
"Afschrijving per bruto-ton (1.000 Fr) "

- Graphs X, XI and XII : "Gross profit (1.000 Fr)" and
"Depreciation (1.000 Fr)"

should be read :

"Gross profit per gross-tonnage (1.000 Fr)" and
"Depreciation per gross-tonnage (1.000 Fr)".

INLEIDING

Op 1 maart 1958 werd door de Koning, op voordracht van de toenmalige Minister van Landbouw, het besluit onder-tekend waarbij het mogelijk werd een vergoeding te verlenen aan alle reders ter visserij voor het mededelen aan de Dienst voor de Zeevisserij van een uittreksel uit de boekhouding, waaruit de exploitatieresultaten van ieder schip afzonderlijk zouden blijken.

Volgende tabel toont in welke mate de bedrijfsgenoten gunstig gereageerd hebben op deze regeling.

Jaar 1	aantal schepen in exploitatie 2	aantal uittreksels uit de boekhouding 3	% 3 op 2 4
1957	428	297	69,39
1958	427	294	68,85
1959	413	318	77,-
1960	396	327	82,57
1961	390	325	83,33
1962	376	282	75,-
1963	374	289	77,27
1964	365	275	75,34
1965	360	278	77,22
1966	358	274	76,54

Alhoewel niet alle ingediende uittreksels bruikbaar waren voor de opstelling van een verslag als het onderhavige, is het wel zo dat, over het algemeen, de gegevens verwerkt konden worden van meer dan twee derden van de actieve vloot, wat zeker mag beschouwd worden als een staal dat representatief genoeg is om te leiden tot een betrouwbaar inzicht in de werkelijke toestand.

HOOFDSTUK I - ALGEMENE TENDENSEN

- Situatie bij de aanvang der verslagperiode
- Opzoeken van nieuwe visgronden
- Aanpassing van vistechnieken
- Optreden van gewijzigde toestanden in de natuur
- Evolutie van het handelsbeleid
- Aanpassing van de vloot aan de gewijzigde toestanden
- Besluiten

Situatie bij de aanvang van de verslagperiode

De verslagperiode vangt aan op een tijdstip van laag-conjunctuur in de visserij en eindigt in volle hoog-conjunctuur.

Deze laagconjunctuur werd in grote mate veroorzaakt door het verdwijnen of sterk inkrimpen van een reeks traditionele of quasi-traditionele visserijen.

Het meest in het oog springend voorbeeld hiervan is de haringvisserij.

De jaarlijkse produktie van de volle haringvisserij op de Fladen, de Gutt en de Engelse Wal daalde in minder dan tien jaar (tussen de vijftiger en de zestiger jaren) van om en bij de 7.000 Ton geleidelijk aan tot minder dan 500 Ton.

De aanvoer van ijle haring, die na een eerste inzinking een spectaculaire verbetering had gekend dank zij het in gebruik nemen van het zgn. "atoomnet" en in 1954 een top bereikte van 10.000 Ton, was bij het begin der verslagperiode teruggevallen tot minder dan 1.000 Ton.

De aanvoer van de zgn. Sandettie-haring die, eveneens dank zij het atoomnet, in 1955 de top van 8.000 Ton overschreed, was teruggelopen tot minder dan 500 Ton.

Ook de sprotaanvoer daalde gevoelig.

De economie van de hele vloot, van garnalenscheepje tot IJslandtrawler, werd door het uitvallen der concentraties van pelagische soorten ongunstig beïnvloed en de vermindering van het inkomen van het bedrijf in zijn geheel, ingevolge het falen dezer seizoenvisserijen, mag op bijna 10 % geraamd worden.

Maar ook op andere gebieden schrompelde de produktie ineen.

De traditionele tongengrond, de zgn. "Witte Bank", zag zijn produktie dalen van om en bij de 4.000 Ton (1950 tot 1954) tot minder dan 1.000 Ton bij de aanvang der verslagperiode. Minder spectaculair, maar daarom niet minder belangrijk voor het gedeelte der vloot dat in die bepaalde visserij geïnteresseerd is, zijn bv. de cijfers voor de Moray Firth: van even beneden de 2.000 Ton naar ongeveer 1.000 Ton (en speciaal de aanvoer van kabeljauw uit deze grond, van rond de 1.200 Ton naar zowat 500 Ton), of van de garnalenvisserij: van om en bij 2.000 Ton (en meer dan 3.000 Ton in het beste jaar), naar minder dan 1.000 Ton.

De IJslandvisserij kreeg haar beurt in 1958, toen IJsland zijn voorbehouden visserijzone uitbreidde tot 12 mijl, gemeten vanaf rechte basislijnen.

De produktie van deze visgrond viel in 1959 op 60 % van het gemiddelde der voorgaande jaren.

Het bedrijf reageerde tegenover deze toestand in hoofdzaak door het resoluut verlaten van de deficitair geworden visserijen, het opsporen van nieuwe visgronden, het aanpassen van het vismateriaal en het toepassen van nieuwe vismethodes.

✱

✱

✱

Opzoeken van nieuwe visgronden

Als voorbeeld van het vastberaden verlaten van een visserij waarvan de resultaten als onbevredigend werden ervaren, kan hier weer de haringvisserij aangehaald worden. Waar onze totale haringvangst, die in de beste jaren die de verslagperiode onmiddellijk voorafgingen meermalen de 15.000 Ton overschreed en zelfs de 20.000 Ton benaderde (in de eerste na-oorlogse jaren bereikte de aanvoer zelfs meer dan 30.000 Ton) bij het begin van de verslagperiode tot 3.000 Ton was gekomen, bedroeg ze op het einde van dit tijdperk niet eens 500 Ton meer.

Zo verzaakten ook de kotters aan de befaamde Witte Bank, die jarenlang de kurk was waarop de hele kottervisserij dreef. Reeds in 1956 begonnen ze nieuwe visplaatsen te zoeken, waarbij gebruik werd gemaakt van de Decca-navigator.

Eerst werden de gronden benoorden Lands-End onderzocht met opvallend goed resultaat. Vanaf 1962-1963 drong men verder door in de Ierse Zee en vond goede visplaatsen in de grote baaien ten Noorden van de Smalls en nabij het eiland Man.

Deze visserij bleek een waar succes te worden: onze aanvoer uit de Ierse Zee vertienvoudigde en steeg van om en bij de 250 à 300 Ton tot 2.800 Ton in 1964, de tongenvangsten liepen in dit gebied op van zowat 40 - 50 Ton (minder dan 1 % van de totale aanvoer) tot 851 Ton of meer dan 35 % van onze toenmalige totale produktie. Hierdoor werden deze gronden tijdelijk onze voornaamste tongenleveranciers.

Anderzijds werden vrij rijke visgronden in exploitatie genomen op de kust van Yorkshire; in visserijtermen kregen ze de naam van "de Noord".

Jammer genoeg werd reeds korte tijd later de opbloei van beide nieuwe visserijen sterk geremd door het invoeren, ingevolge de conventie van Londen van april 1964, op de Britse kust van de nieuwe 12 mijlszone.

De grote diepzeetrawlers experimenteerden, na de uitbreiding der IJslandse wateren in september 1958, het bevissen van verder gelegen gebieden, zoals de gronden in de Barentszee, Groenland en Labrador, echter zonder succes.

De kleinere trawlers pasten zich, na enkele moeilijkheden, meer en meer aan de nieuwe toestand buiten de IJslandse 12 mijlszone aan en wel in dergelijke mate dat, vanaf 1963, hun resultaten deze van vóór 1958 overtroffen.

De grotere trawlers begonnen, na de mislukking van hun pogingen in de verder gelegen gebieden, hun aandacht opnieuw op de IJslandse gronden te concentreren. Zij verkenden, niet zonder succes, visgronden gelegen ten Oosten, Noorden en Noordwesten van het eiland.

Eén der gevolgen van het in exploitatie nemen van deze nieuwe visgronden was een opvallende wijziging in het aanvoerpatroon der vangsten; zo ging bv. de aanvoer van rode zeebaars (rode boon, klipvis), die in 1956 reeds een flinke stijging kende, na 1958 met een sprong omhoog.

x

x

x

Aanpassing van vistechnieken

De meest opvallende nieuwe vistechniek die bijdroeg tot de verbetering van het rendement der vloot was wel de zogenaamde bokkenvisserij.

Deze techniek, die erin bestaat twee gemoderniseerde boomkorren te slepen bij middel van twee bokken die aan stuur- en bakboord van de mast zijn opgesteld, werd door de Nederlandse garnalenvissers op punt gesteld en is waarschijnlijk geïnspireerd door de werkwijze van de mosselvisser, die ook twee kleine boomnetjes slepen bij middel van bokken.

Ze werd lang beschouwd als zijnde onmogelijk op onze kust.

In 1959 echter besloot een Zeebrugse visser, de Heer R. SNAUWAERT, deze a prioristische opvatting ter zijde te zetten en metterdaad de proef te wagen. Een tweede visser, de Heer ROSSEEL, sloot zich bij hem aan.

Ze werden bij hun poging voorbeeldig geholpen door hun Nederlandse bedrijfsgenoten die met deze vismethode reeds ervaring hadden opgedaan en verder moreel en materieel gesteund door de pas opgerichte Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij.

De poging werd rijkelijk met succes bekroond en in vrij korte tijd schakelde praktisch de hele kustvloot over van het oude bordennet naar het bokkensysteem, niettegenstaande het gevaar dat de nieuwe vismethode inhield.

De Commissie T.W.O.Z. maakte zich op dit gebied onmiddellijk verdienstelijk door het op punt stellen van een veiligheidssysteem. Het lijdt overigens geen twijfel dat door deze en vele andere tussenkomsten deze Commissie een zeer belangrijke rol heeft gespeeld bij de snelle verspreiding van de nieuwe methode in het Belgisch bedrijf.

Waar de nieuwe vismethode oorspronkelijk voor de garnalenvisserij bestemd was, ging men ze al vlug, weer in navolging van de Nederlandse vissers, gebruiken voor de vangst van bodemvis.

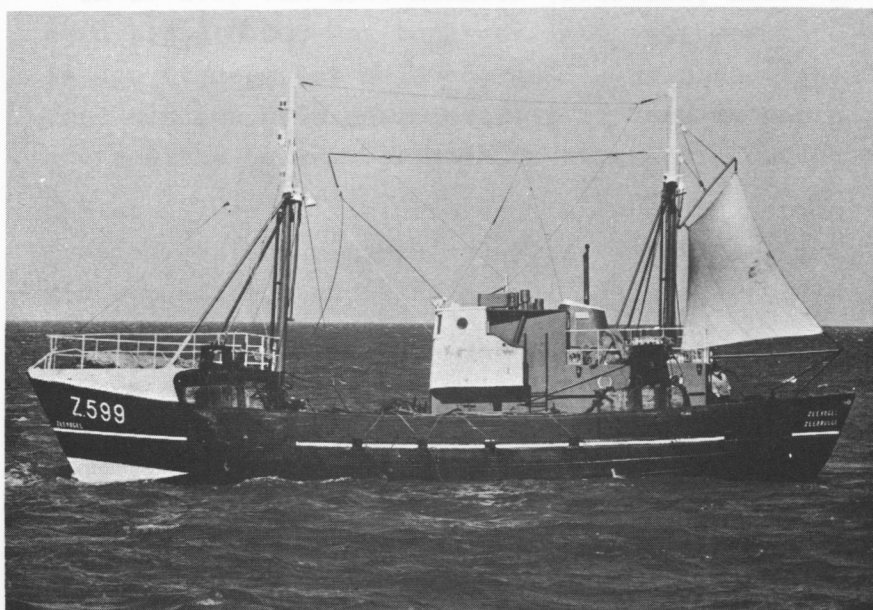
Hierbij kwamen steeds grotere vaartuigen in aanmerking.

Uiteindelijk ging men op het einde der verslagperiode (begin 1966) over tot bokkenvisserij met grotere kotters, hierbij nogmaals het voorbeeld volgend van de Nederlandse visserij.

Minder spectaculair, maar daarom niet minder verdienstelijk, was het werk van de vele naamloos gebleven vissers, die het gewone bordentuig aanpasten en op punt stelden om de visserij op de nieuwe gronden van het Kanaal, de Ierse Zee en de Engelse Oostkust mogelijk en renderend te maken.



Kustscheepje behorende tot de groep van 0 tot 30 B. T.
Inshore vessel of the group 0 - 30 G. T.



Scheepje behorende tot de groep van 30 tot 70 B. T.
Near water vessel of the group 30 - 70 G. T.

Hetzelfde kan gezegd worden van al de bedrijfsgenoten die bijgedragen hebben tot het verkennen der nieuwe visplaatsen, zowel in de Ierse Zee of op de kust van Yorkshire, als op de IJslandse of Schotse kusten.

*

*

*

Gewijzigde toestanden in de natuur

Belangrijker dan al deze gezamenlijke inspanningen waren enkele verrassingen waarmede de Natuur het bedrijf bedacht, inzonderheid tijdens de tweede helft der verslagperiode.

Ingevolge de strenge en late winter in het begin van 1963 werden in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee overvloedige tongvangsten gemaakt.

In de loop van drie maanden (februari, maart en april) werd bijna 6.000 Ton tong gevangen, wat zowat 50 % meer is dan tijdens het hele voorgaande jaar en bijna evenveel als een hele jaarproduktie tijdens de periode der grote Witte Bankvisserij in de eerste vijftigerjaren.

Niet alleen de kleinere vaartuigen, die normaal deze gronden bevissen, namen aan deze vangst deel maar ook grotere kotters en zelfs kleine IJslandvaartuigen.

Mede dank zij de mogelijkheid tot opslag in de koelhuizen ging deze geweldige aanvoer niet gepaard met een prijsinstorting.

Vooropgesteld kan worden dat deze tongen uit alle omliggende zeegebieden samenstroonden op deze plaatsen, waar het water warmer bleef, en dat de dieren daarenboven zo sterk door de koude bevangen waren dat ze hun normaal reaktievermogen misten en hierdoor ook veel minder kans hadden om aan de netten te ontsnappen.

Behalve de grote hoeveelheden die werden gevangen stierven ook nog veel tongen van koude en ontbering.

Het is dan ook vanzelfsprekend dat na deze periode van grote vangsten een paar seizoenen van schaarste volgden.

Tegenover een gemiddelde aanvoer van zowat 4.000 Ton tijdens de jaren die 1963 voorafgingen, en van 7.567 Ton tijdens dit bewuste jaar, liep de tongenvangst in 1964 terug tot slechts 2.407 Ton.

Het is duidelijk dat kleinere scheepjes, wier aktiegebied beperkt blijft tot de nabijgelegen visgronden, het gelag moesten betalen van deze strenge winter.

Niettegenstaande stijgende prijzen en een uitzonderlijk sprotseizoen, daalde de totale opbrengst van de kustzee van 91,7 miljoen in 1962 tot 77,6 miljoen in 1964 en deze uit de Noordzee-Zuid van 106,7 miljoen tot slechts 72,4 miljoen in 1964.

De natuur reageerde echter vrij sterk op deze hecatombe en weldra verschenen weer grote hoeveelheden jonge tong, vooral op de kusten van de Zuidelijke Noordzee.

De lichte stijging in de tongenaanvoer in 1965 (3.161 Ton) was nog vooral te danken aan de eerder beschreven bevissing van nieuwe gronden in de Ierse Zee, maar het feit dat de aanvoer in 1966 terug op een normaal niveau kwam, met 3.948 Ton, werd vooral veroorzaakt door de goede vangsten in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee, waar een talrijke generatie jonge tongen de stapel opnieuw op zijn vroeger niveau of misschien wel op een hoger peil bracht.

Zoals hierboven reeds terloops aangemerkt bracht de winter 1963-1964 enormesprotvangsten, die voor de kustvisserij toch een extra zeven à acht miljoen betekenden.

Belangrijker waren echter de uitzonderlijk grote concentraties van jonge schelvis in de Noordzee, inzonderheid langsheen de Engelse oostkust en ook in het Kanaal en de Ierse Zee.

De eerste symptomen van dit fenomeen deden zich reeds in 1963 voor; het bereikte zijn hoogtepunt in 1964, was nog zeer belangrijk in 1965 en verdween tegen het einde der verslagperiode.

Opvallend is daarbij dat gelijktijdig de aanvoer van schelvis uit de IJslandse gronden scherp daalde, zodat de totale produktie uiteindelijk op een niveau bleef dat niet uitkwam boven het gemiddelde der vorige jaren, wel integendeel.

Een en ander zal duidelijk blijken uit volgende tabel.

AANVOER VAN SCHELVIS IN TON

Jaar	Totaal	Noordzee (1)	Ierse Zee & Kanaal	IJsland
1961	3.423	405	24	2.870
1962	3.605	449	9	3.083
1963	2.655	807	119	1.584
1964	3.376	1.708	651	694
1965	2.798	1.452	296	1.047
1966	1.692	765	274	567

(1) niet inbegrepen het zuidelijk gedeelte der Noordzee noch onze kustwateren.

Tijdens de nazomer van 1964 kondigde zich een nieuw verschijnsel aan: er verschenen ongekend grote hoeveelheden jonge kabeljauw in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee vooral langs onze kust en op de zuid-oostkust van Engeland.

Volgende tabel geeft dit duidelijk weer.

AANVOER VAN KABELJAUW IN TON

Jaar	totaal	nabije vis- gronden (1)	IJsland en andere verre visserij	overige
1961	8.377	1.776	4.414	2.187
1962	10.418	1.874	6.404	2.140
1963	8.739	2.049	5.126	1.564
1964	7.559	2.598	2.597	2.364
1965	13.482	7.264	3.176	3.042
1966	12.692	7.175	2.440	3.077

(1) De Belgische kust, het zuidelijke gedeelte der Noordzee, de kust van Yorkshire.

In tegenstelling met de schelvisconcentratie, nam de grote toevoer van kabeljauw geen einde met de verslagperiode. Integendeel, na 1966 namen de vangsten nog toe, inzonderheid deze in de nabijgelegen visgronden: in 1967 steeg de totale aanvoer tot 15.869 Ton, waarvan niet minder dan 11.409 Ton in de nabijgelegen wateren en in 1968 tot respectievelijk 20.338 en 14.570 Ton.

*

*

*

Evolutie van het handelsbeleid

Al deze "wonderbare visvangsten" en al de hoger beschreven inspanningen van het bedrijf zouden echter geen doorslaggevende en aanhoudende wijziging in de economische toestand van de zeevisserij heboen kunnen brengen moesten niet de prijzen merkbaar zijn gaan stijgen.

In feite volgen de afzetprijzen reeds sedert 1955-56 een opgaande beweging maar het is slechts na 1957 dat deze beweging opvallend wordt. In tien jaar tijd, vanaf het begin der verslagperiode tot op het einde, steeg de gemiddelde afzetwaarde van de meeste onzer produkten grosso modo met zowat 50 %.

Voor zover momenteel kan nagegaan worden liggen drie grote oorzaken aan de grond van deze evolutie:

1° De vraag naar vis schijnt langzaam toe te nemen, vooral dan de vraag naar fijne- en kwaliteitsvis. Dit is zeer zeker het geval in ons eigen land en waarschijnlijk ook in de ons omringende landen.

Het heeft er alle schijn^{van} dat deze evolutie verband houdt met de stijging van de welvaart en van de levensstandaard.

2° Het tot stand komen van een uitgebreide markt in het kader van de E.E.G.

Deze grotere markt heeft, vooral tengevolge van de verruiming zelf van het afzetgebied en de spreiding zowel van de vraag als van het aanbod, een meer normale prijsvorming tot gevolg gehad, inzonderheid door het wegnemen van spanningen bij regionaal optredende verhogingen of verlagingen van de aanvoer, of het op de markt komen van min of meer grote hoeveelheden ingevoerde visserijprodukten.

3° Het oprichten, einde mei 1959, van een opvangregeling, waarbij voor de meeste vissoorten een minimumprijs vastgesteld werd en alle vis, die voor deze prijs geen koper vond, onmiddellijk uit de markt werd getrokken.

De morele en financiële steun van het Departement van Landbouw was decisief bij het totstandkomen van deze regeling

✱

✱

✱

Wanneer men de evolutie van het marktgebeuren detailleert komt men tot de algemene conclusie dat de totale afzet van visserijprodukten in België bij het einde der veertiger jaren zowat 100.000 Ton bedroeg en dat hij tegen het einde der verslagperiode was gestegen tot zowat 125.000 Ton, wat dus overeenstemt met een gemiddelde jaarlijkse stijging van iets meer dan 1 %.

Het aandeel van onze eigen aanvoer, dat in de eerste naoorlogse jaren tot even vóór het begin der verslagperiode iets meer dan de helft van het totale aanbod bedroeg, daalde daarna voortdurend, om op het einde der verslagperiode niet veel meer dan een derde ervan te dekken.

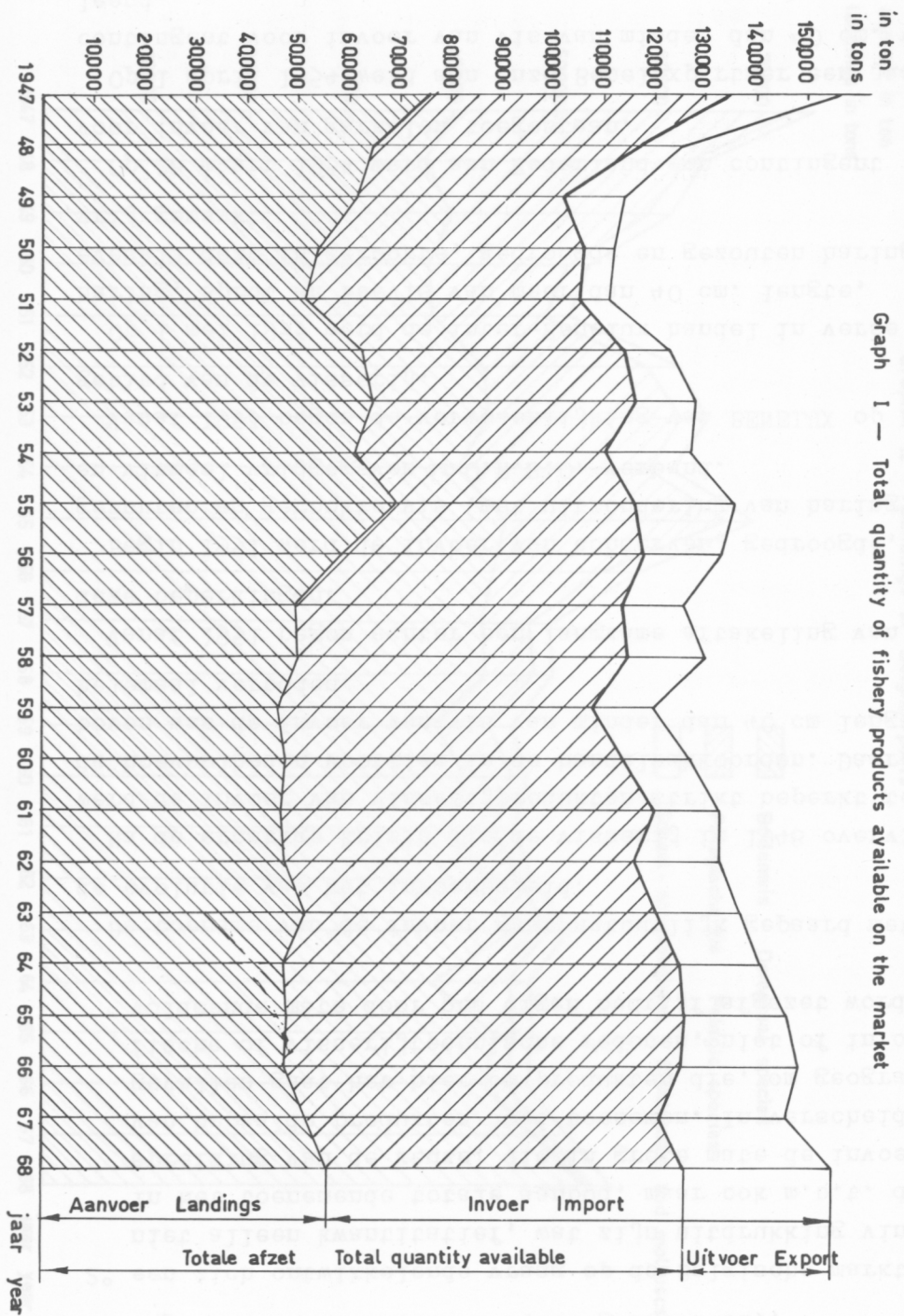
Grafiek I geeft hiervan een duidelijk beeld.

Deze ontwikkeling hoeft niet noodzakelijk aanleiding te geven tot pessimisme m.b.t. ons nationaal bedrijf. De hoofdoorzaken ervan zijn immers:

1° de wijzigingen die optreden in het produktiepatroon van de ons omringende zeeën, gepaard gaande met daaraan beantwoordende structuurwijzigingen in onze vloot. Als voorbeeld kan hier aangehaald worden de sterke daling in onze aanvoer van pelagische soorten,

Grafiek 1 — Totale afzet van visserijproducten

Graph 1 — Total quantity of fishery products available on the market



met daartegenover de lichte maar gestadige toename in onze produktie van bodemvis (zie grafiek II);

2° een zich ontwikkelende vraag op de Belgische markt, niet alleen kwantitatief, wat zijn uitdrukking vindt in het toenemende totale aanbod, maar ook m.b.t. de spreiding van de keuze, die in grote mate de invoer van bepaalde produkten doet toenemen. In verscheidene gevallen gaat het hier om produkten die, om geografische of visserijtechnische redenen, niet of in onvoldoende mate door ons eigen bedrijf afgezet worden.

De toename van de invoer gaat natuurlijk gepaard met de evolutie van het invoerbeleid.

Na de ernstige crisis die de visserij in 1948 overviel werd de invoer van visserijprodukten strikt beperkt tot de hoeveelheden voorzien in de handelsakkoorden. Daarenboven was de invoer van vis van minder dan 40 cm lengte helemaal verboden.

Vanaf 1951 begon echter een langzame aftakeling van deze beperkingen.

Begin 1951 werd de invoer van conserven, gedroogde, gezouten en gerookte vis (met uitzondering van haring) en vismeel vrijgegeven in O.E.S.O.-verband.

Vanaf 1953 begon de verwezenlijking van BENELUX op het gebied van de visserij.

Op 1 mei 1953 werd de inter-Benelux handel in verse haring, sprot en zeevis van meer dan 40 cm. lengte, evenals deze in gerookte, gedroogde en gezouten haring, vrij gemaakt.

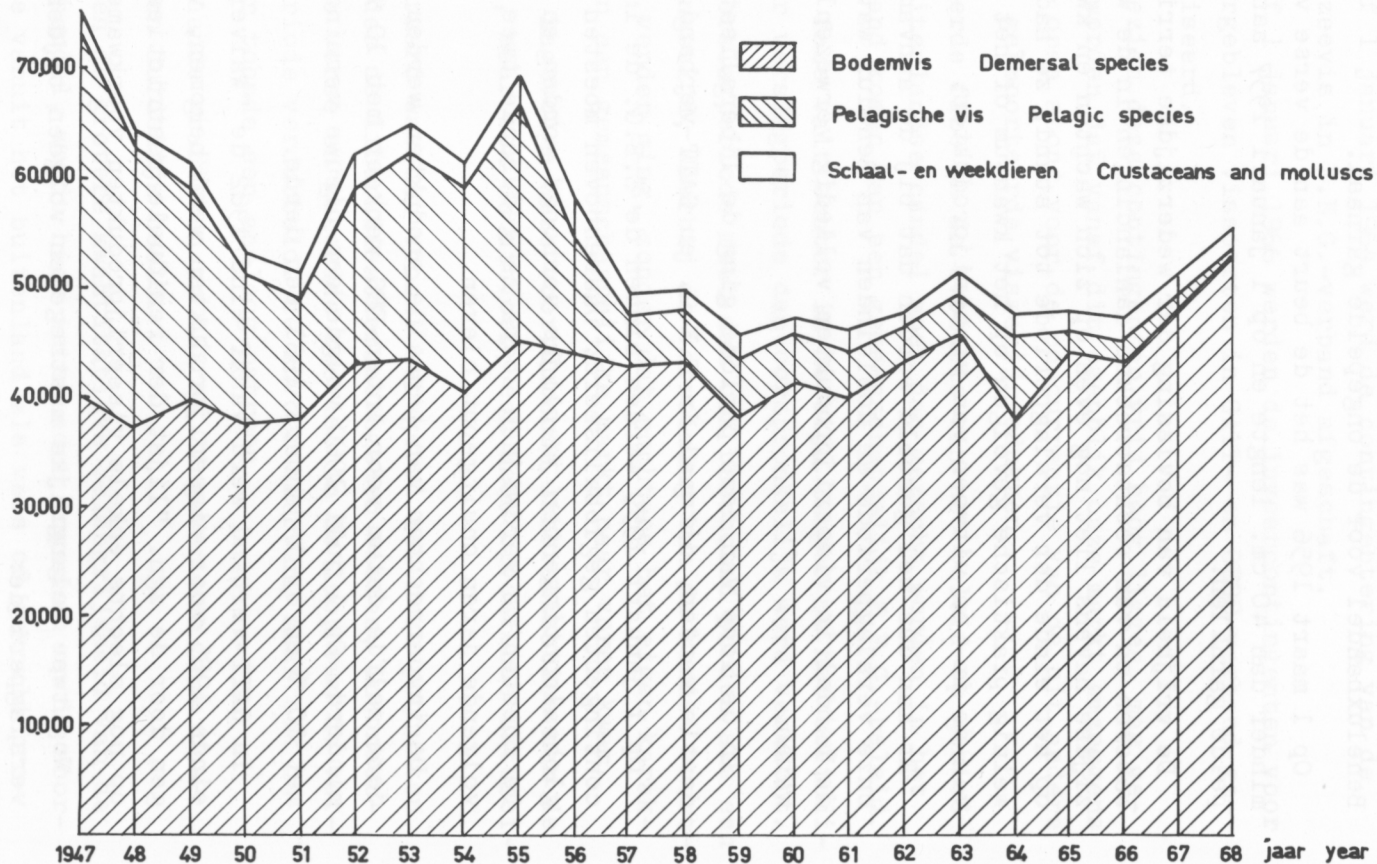
Op 28 maart 1954 werd aan Nederland een contingent voor invoer van garnalen toegestaan.

Op 1 april 1954 werd aan onze Beneluxpartner een jaarcontingent voor invoer van vis van minder dan 40 cm. verleend.

Grafiek II — Aanvoer in de nationale havens

Graph II — Landings in Belgian ports

aanvoer in ton
landings in tons



Op 1 januari 1956 volgde de vrijstelling van de inter-Beneluxhandel voor de ongepelde garnaal.

Op 1 maart 1956 was het de beurt aan de verse vis van minder dan 40 cm. lengte en op 1 januari 1957 aan de gepelde garnalen.

De vrijheid van bevissing der wederzijdse territoriale wateren en van rechtstreekse aanlandingen in de wederzijdse havens liet nog even op zich wachten en kwam pas op het einde der verslagperiode tot stand; ze had echter weinig praktische gevolgen op het kwantum of het verloop van de in- en uitvoer van visserijprodukten.

Er kan dus wel gesteld worden dat bij de aanvang van onze verslagperiode de doeleinden van Benelux wat betreft de handel in visserijprodukten volledig verwezenlijkt waren.

In de loop van deze periode ging de liberalisatietendentie verder, ditmaal in E.E.G. en GATT-verband.

Op 1 januari 1959 werden binnen de E.E.G. de invoercontingenten geglobaliseerd. Daarenboven moesten deze globaalcontingenten jaarlijks verhoogd worden en tenslotte moesten ze verdwijnen zodra ze gedurende twee opeenvolgende jaren onuitgeput bleven.

De invoerrechten van bepaalde produkten werden vanaf deze zelfde datum voor inter-EEG verkeer met 10 % verminderd. Op 1 juli 1960 volgde een nieuwe vermindering met 10 % en op 1 januari 1961 een derde.

In GATT-verband werd vanaf eind 1962 de "Waiver", die einde 1955 voor visserijprodukten werd bekomen, vervangen door de zgn. "lijst der residuele restricties" waarop nog slechts enkele visserijprodukten voorkwamen.

Nog twee belangrijke maatregelen volgden tijdens de verslagperiode:

Vanaf 1 januari 1964 werd de contingentering van de verse zeevis in E.E.G.-verband afgeschaft.

Vanaf 1 januari 1966 werden de invoercontingenten voor de overgebleven vissoorten in GATT- en OESO-verband ge-globaliseerd.

Aangezien deze contingenten vrij hoog liggen, mag gesteld worden dat vanaf dit ogenblik onze markt omzeggens geheel open stond voor de concurrentie van de uit andere landen geïmporteerde visserijprodukten.

De derde fase in de evolutie van het beleid op gebied van buitenlandse handel moet dan gezocht worden in het tot stand komen van een gemeenschappelijk E.E.G.-beleid.

Deze fase valt echter in de tijd langer na het beëindigen der verslagperiode dan oorspronkelijk werd verwacht.

De verslagperiode moet dan ook beschouwd worden als een overgangstijd, waarbij de verruiming van de handel voortdurend verder ging, zonder dat nochtans het eigen karakter van een gemeenschappelijke markt naar voren kwam.

Mede ingevolge deze voortdurende liberalisaties nam de invoer, maar ook de uitvoer, een zeer opvallende uitbreiding.

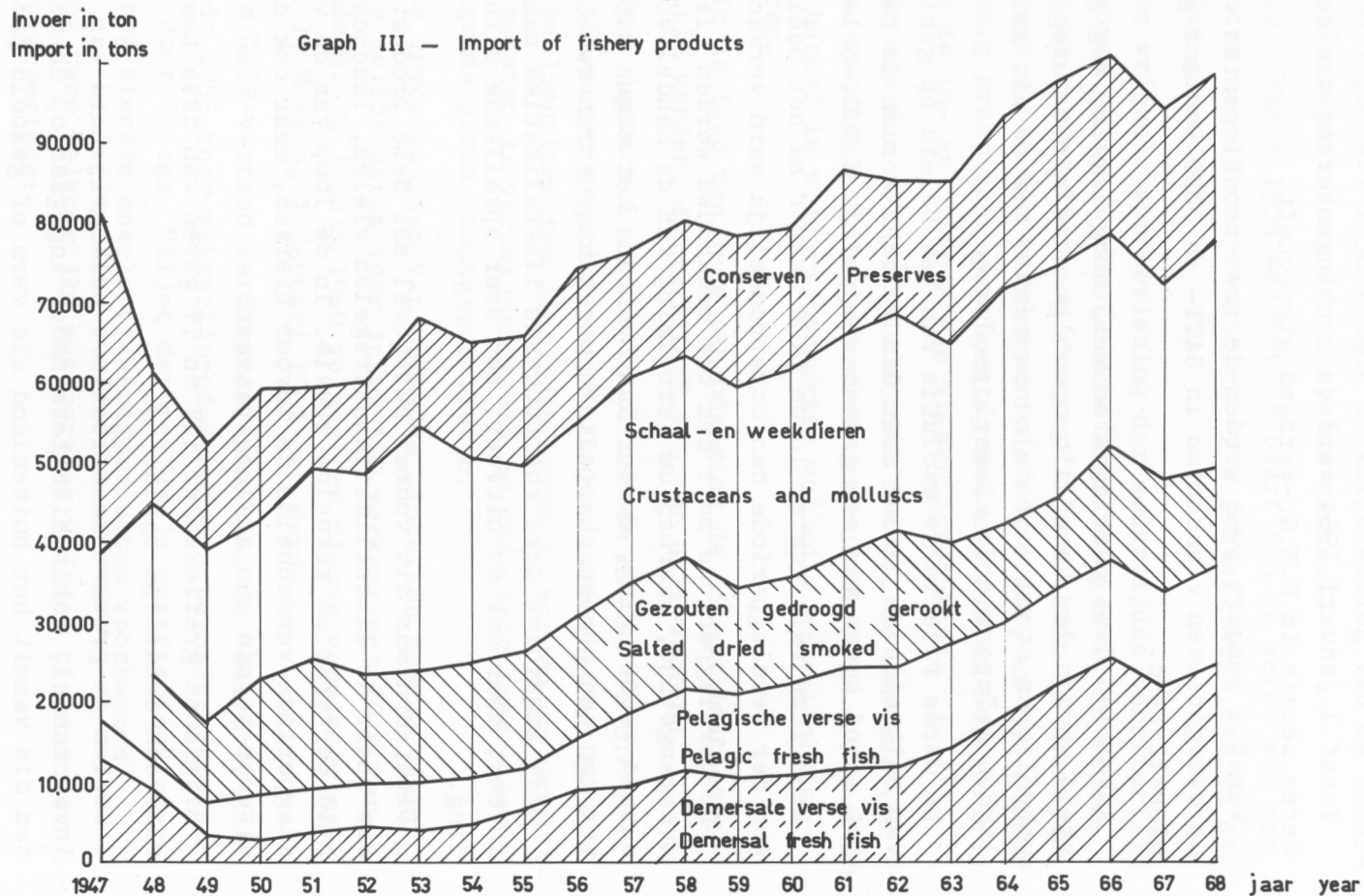
Uiteraard was dit vooral het geval met deze produkten die onder de liberalisatiemaatregelen vielen, inzonderheid de verse en gekoelde zeevis. In de loop van de verslagperiode verdubbelde de invoer hiervan, maar ook de uitvoer toonde een analoog patroon.

Bijgaande grafieken nr III en IV geven van deze toename een duidelijk beeld.

Gezien de grotere kwantitatieve belangrijkheid van de invoerhandel, wordt hier iets nader ingegaan op de soorten die vanuit het buitenland als vers of gekoeld produkt op onze markt afgezet worden.

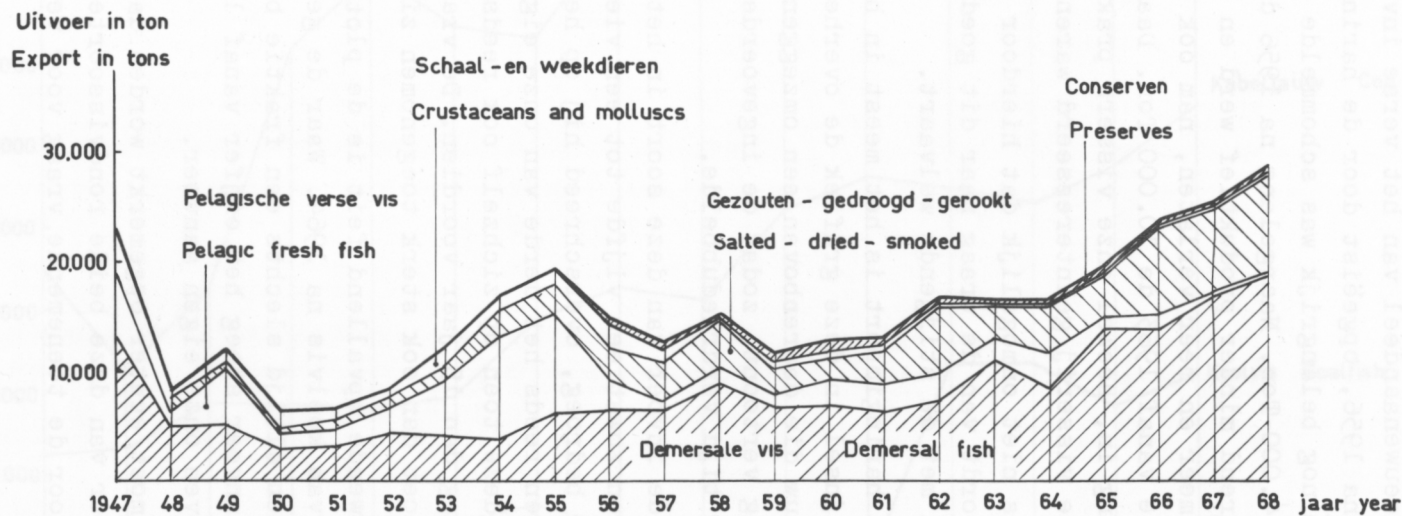
Grafiek III — Invoer van visserijprodukten

Graph III — Import of fishery products



Grafiek IV - Uitvoer van visserijproducten

Graph IV - Export of fishery products



Grafiek nr V geeft hiervan een overzicht.

Het leeuwenandeel van het verse invoerpakket wordt, vooral na 1956, opgeëist door de haring. Toen onze eigen aanvoer nog belangrijk was schommelde de invoer om en bij de 4.000 Ton. Naargelang na 1956 deze visserij voortdurend minder produktief werd en door onze bedrijfs-mensen meer en meer verlaten, nam ook de invoer toe en bereikte vanaf 1963 de 10.000 Ton. Daarna trad een lichte daling in, hoewel onze vissers praktisch niet meer aan deze visserij geïnteresseerd waren.

Het is niet onmogelijk dat hierdoor een daling weergegeven wordt van de vraag naar dit goedkope produkt in verband met de stijgende welvaart.

Na de haringimport is het meest in het oog springende verschijnsel in deze grafiek de overheersende invoer van kabeljauw die daarenboven een omzeggens voortdurende stijging vertoont, zodat de ingevoerde hoeveelheid in 15 jaar tijd verdriedubbelde.

Waar de invoer van deze soort in het midden der vijftiger jaren zowat een vijfde tot een vierde van onze eigen aanvoer bedroeg, overschreed hij op het einde der zestiger jaren reeds het derde van onze eigen produktie alhoewel deze toen op zichzelf ook reeds meer dan 50 % hoger lag dan 15 jaar voordien. De vraag naar deze vissoort moet dan ook sterk toegenomen zijn.

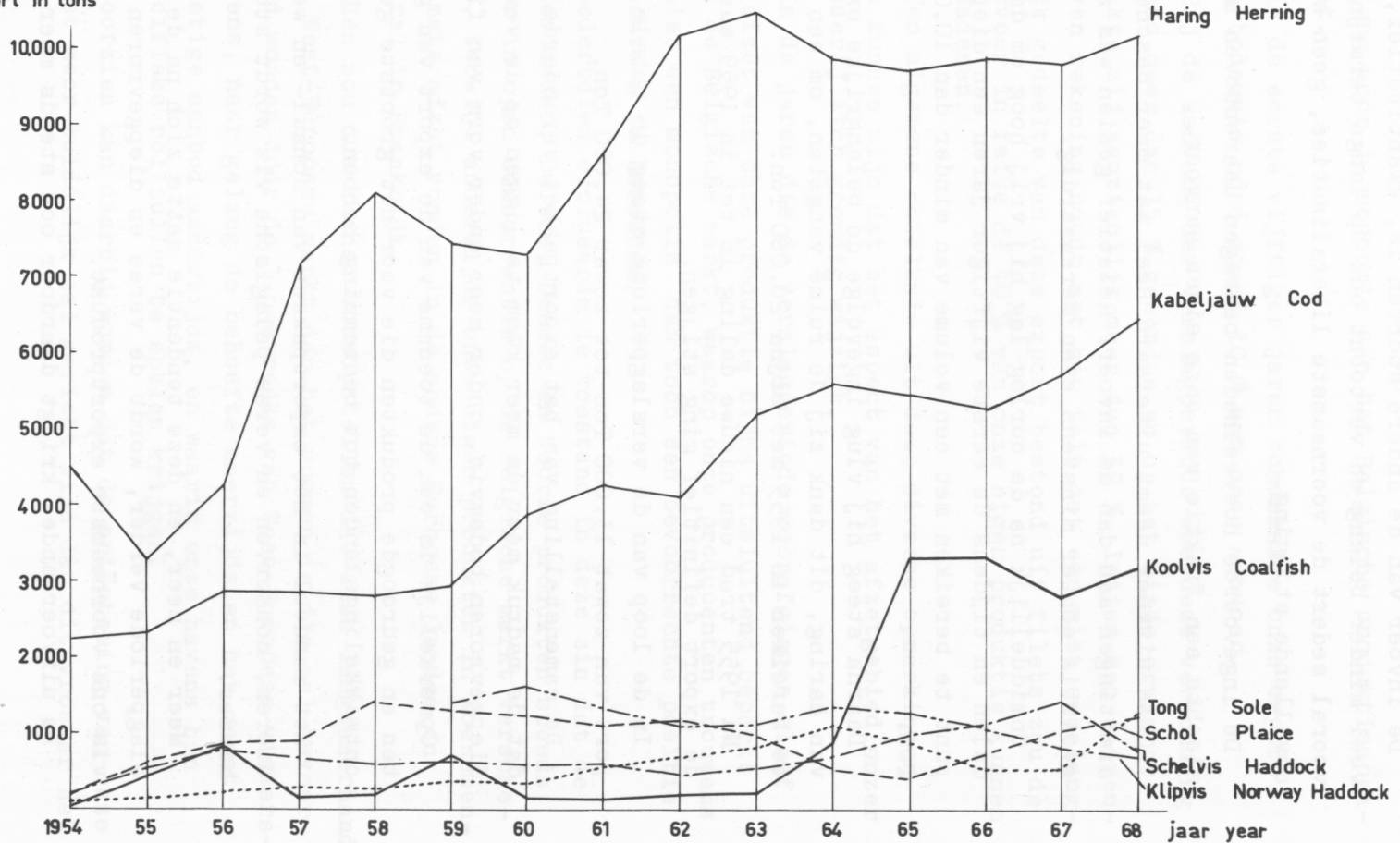
Een tweede opvallend feit is de plotse stijging van de invoer van koolvis na 1964. Waar de geïmporteerde hoeveelheden altijd slechts een fraktie bedroegen van onze eigen aanvoer steeg het cijfer vanaf 1965 plots merkbaar boven onze eigen aanvoer.

Hier moet echter opgemerkt worden dat de stijging van de invoer van deze beide rondvissoorten mede verklaard wordt door de toenemende vraag voor verwerking en voor export.

Grafiek V - Invoer van enkele belangrijke vissoorten

Graph V - Import of some important species

Invoer in ton
Import in tons



De invoer van de andere soorten is, kwantitatief, van veel minder belang en vertoont ook op lange termijn, vooral sedert de voornaamste liberalisaties, geen sterk opvallende stijging.

De ingevoerde hoeveelheden bedragen daarenboven meestal slechts een fraktie van onze eigen aanvoer.

Onze uitvoer neemt uiteraard heel wat meer bescheiden afmetingen aan dan de invoer. Relatief gezien was zijn evolutie echter minstens even merkwaardig.

Onmiddellijk na de oorlog lag hij vrij hoog om dan te dalen en tijdens de eerste vijftiger jaren een dieptepunt te bereiken met een volume van minder dan 10.000 Ton.

Daarna steeg hij vlug ingevolge de belangrijke export van haring, dit dank zij de ruime vangsten, om een piek te bereiken in 1955 met bijna 20.000 Ton.

Na 1955 trad een nieuwe daling in tot in 1959 waarna de export definitief ging stijgen.

In de loop van de verslagperiode steeg de totale export van zowat 13.000 Ton tot zowat 24.000 Ton.

De samenstelling van het exportpakket veranderde doordat de nadruk meer en meer kwam te liggen op de verse en diepgevroren bodemvis, onder meer onder vorm van filets.

Opmerkelijk is ook de toename van de export van gezouten en gedroogde produkten die voor het grootste gedeelte ontwikkelingslanden tot bestemming hebben.

Het aandeel in het exportpakket van schaal- en weekdieren, conserven en verse pelagische vis wordt steeds minder.

Meer en meer, en deze tendentie zette zich na de verslagperiode verder, wordt de verse en diepgevroren bodemvis ons voornaamste exportprodukt.

De uitvoerhandel krijgt daardoor ook steeds meer

belang voor de economie van het Belgische produktieapparaat.

In de eerste vijftiger jaren schommelde onze export aan bodemvis rond zowat 10 % van onze aanvoer.

Bij de aanvang der verslagperiode was deze verhouding reeds meer dan 15 % geworden en op het einde ervan bereikte zij aanzienlijk meer dan 30 %. Indien men daarenboven rekening houdt met het feit dat een niet onbelangrijk gedeelte van deze export bestond uit filets zou de uitvoer in feite de 40 % van onze eigen produktie kunnen benaderen.

Een algemene conclusie uit deze diverse opmerkingen zou kunnen zijn dat het aspect van het afzetgebied onzer visserij zich grondig wijzigt.

In de jaren die de verslagperiode voorafgingen bleef de afzet van onze produktie bijna uitsluitend beperkt tot de Belgische markt, waarop onze producenten trouwens zoniet een monopolie dan toch een bevoorrechte positie trachtten te behouden.

Sedertdien evolueerde de toestand in deze zin dat de Nederlandse, Duitse, Deense en Noorse produkten steeds meer in open concurrentie op de Belgische markt verschenen, terwijl anderzijds onze eigen produkten in toenemende mate afzet vonden in de andere Europese landen en vooral in Frankrijk.

Men zou dus kunnen vooropstellen dat zich langzamerhand een West-Europese markt aan het vormen is die zal bevoorraad worden door de lange reeks van West-Europese vissershavens, naar gelang de behoefte enerzijds en het meest gunstige aanbod anderzijds, en waarin onze havens hun specifieke rol zullen te spelen krijgen.

Voorzien kan daarbij worden dat de oriëntering van onze afzet meer zuidelijk zal gericht zijn dan dit vroeger het

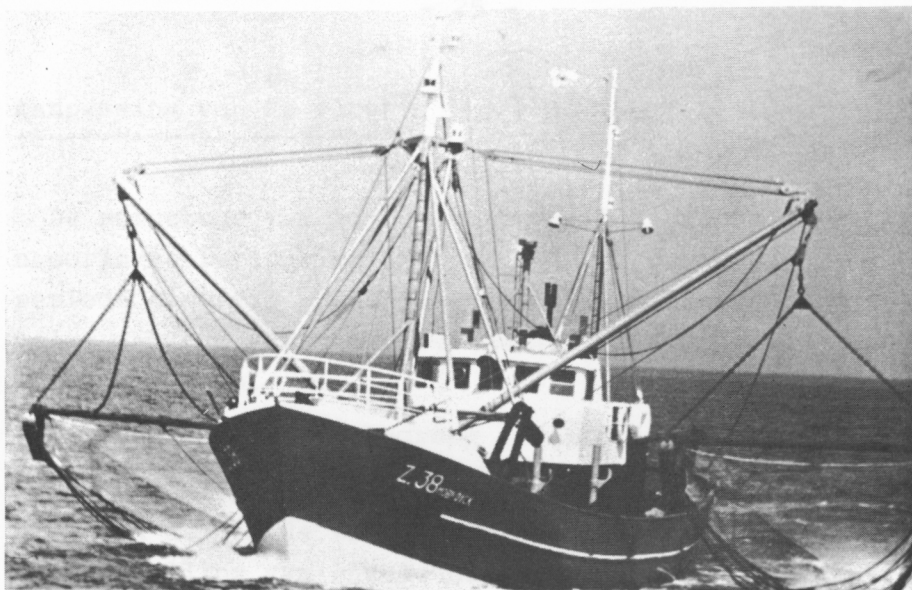
geval was, zodat uiteindelijk de Franse markt evenveel belang zal krijgen als het vroegere nationale afzetgebied.

Dit was nog geenszins het geval tijdens of bij het beëindigen van de verslagperiode, maar een trend in deze richting begon zich toch reeds af te tekenen.

*

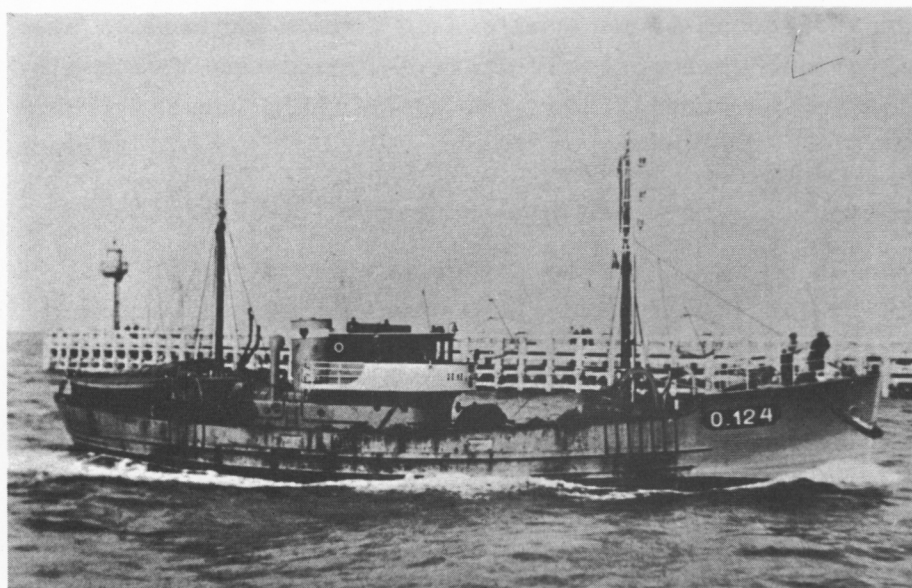
*

*



Kotter behorende tot de groep van 70 tot 120 B. T.

Cutter of the group 70 - 120 G. T.



Vaartuig van de groep van 120 tot 400 B. T.

Vessel of the gross-tonnage group 120 - 400

Aanpassing van de vloot

De structuur van ons bedrijf heeft tijdens de gehele naoorlogse periode en inzonderheid tijdens de verslagperiode een vrij grondige evolutie gekend, dit tengevolge van een voortdurende aanpassing aan de wisselende omstandigheden.

Het aantal schepen bedroeg in 1938 : 510.

Na de oorlog werd het maximum bereikt, na repatriëring van de in de vreemde vertoevende schepen en in dienststelling van enkele nieuwe, in 1947, met 484.

Dit aantal is daarna omzeggens gestadig gedaald tot 369 op het einde der verslagperiode en 338 op dit ogenblik.

Deze vermindering in aantal wordt vooral veroorzaakt door een aftakeling van beide uiteinden. Het is met name zo dat het vooral de kleinste en de grootste vaartuigen zijn die numeriek sterk verminderden, terwijl het aantal kleine, middelgrote en grote kotters eerder aangroeide.

Enkele cijfers tonen dit duidelijk aan:

- 1° Vóór de oorlog en tijdens de eerste jaren na de oorlog, schommelde het aantal grote trawlers rond de 20. Bij het begin der verslagperiode (1.1.57) waren er nog 7 en op het einde dezer periode (1.1.1967) nog 5.
- 2° Vóór de oorlog en tijdens de eerste naoorlogse jaren, bedroeg het aantal kleine kustscheepjes meer dan 200. Bij het begin der verslagperiode waren er nog 185. Bij het einde dezer periode nog slechts 97.
- 3° Het aantal grote, middelgrote en kleine kotters schommelde tijdens de vooroorlogse jaren en de eerste jaren na de oorlog rond de 230.

Bij het begin van onze verslagperiode (1.1.57) waren er 229. Bij het einde ervan (1.1.67) was dit aantal gestegen tot 257.

Deze gang van zaken beantwoordt aan de eisen van een normale evolutie, rekening houdend met de vraag op onze markt, de wijzigingen in de produktiviteit van de door ons beviste gronden, de technische vooruitgang van het vangapparaat, de sociale evolutie bij de kustbevolking en, niet in het minst, de wijzigingen opgetreden in het afzetgebied, enerzijds door de ontwikkeling van onze uitvoerhandel maar vooral, anderzijds door de sterke aangroei van de invoerhandel, een en ander in verband met liberalisaties op het vlak van BENELUX, E.E.G. en GATT.

Zo bv. is het duidelijk dat, naargelang de vangcapaciteit der kleinere scheepjes toenam door het gebruik van beter vistuig, het opvoeren van het motorvermogen en het invoeren van nieuwe vistechnieken, de vrij beperkte kustgronden niet meer konden blijven instaan voor een voldoende produktiviteit voor een vloot van meer dan 200 scheepjes. Dit wordt nog duidelijker wanneer men bedenkt dat enerzijds het relatieve inkomen van de bemanningsleden ingevolge de sociale vooruitgang moest stijgen en anderzijds door zwaardere investeringen en andere oorzaken de kosten snel gingen oplopen. Voor het voldoen aan het eventuele tekort bij een ongetwijfeld stijgende vraag naar bv. garnalen kon de importhandel vanuit Nederland gemakkelijk instaan.

Vele beroepsgenoten die als visser of als eigenaar tot de groep der kustvisserij behoorden, gingen over naar de groep der kotters, wat gedeeltelijk de uitbreiding van de vloot in deze groep uitlegt.

Parallel met deze ontwikkeling merkt men een voortdurend toenemen van grootte en motorvermogen in ieder

der groepen waarin de vloot kan ingedeeld worden.

Zo is het opvallend dat de garnalenscheepjes een paar tiental jaren geleden over het algemeen nog tussen 10 en 20 Ton maten, terwijl de nieuwgebouwde nu rond de 30 Ton halen.

Kotters waren vroeger veelal scheepjes van om en bij de 50 Ton. Bij het begin van de tweede helft der verslagperiode ontstond een vrij groot animo in de bouw van kotters, echter met een tonnemaat van 90 à 95 B.T. Tegen het einde van de verslagperiode vielen de nieuwste schepen weeral iets groter uit en overtroffen meestal de 100 B.T.

De stijging in het vermogen was nog veel opvallender.

Vroeger had een garnalenscheepje een motor van 40 à 80 PK. De nieuwe aanwinsten van onze vloot pakken nu uit met 200 PK.

De kotters hadden vroeger motoren van 150 à 240 PK. De nieuw gebouwde kotters zijn nu uitgerust met machines van 400 - 500 PK en meer.

Onderstaande tabel, die de gemiddelden weergeeft bij het begin en het einde van de verslagperiode, toont deze evolutie vrij duidelijk aan.

B.T.	1.1.1957			1.1.1967		
	n	G/B.T.	G/P.K.	n	G/B.T.	G/P.K.
0 - 30	185	18,86	61	97	22	91
30 - 70	113	46,36	133	115	50	164
70 -120	80	86,05	217	100	92,91	290
+120	36	166,09	379	42	166,85	470
Gr. IJsl.	7	567,50	959	5	596,10	1330

Met dat streven naar grotere schepen met sterkere motoren ging gepaard de teloorgang van de houten scheepsbouw. Hoe jammer dit ook moge zijn voor hen die oog hebben voor de schoonheid en de tradities van deze eeuwenoude vorm van het menslijk kunnen, de overgang naar het stalen schip is een onafwendbare evolutie in de hand gewerkt door de behoefte aan grotere eenheden, de aanwending van steeds hogere vermogens en de overweging dat de restwaarde van een stalen schip op het einde van zijn loopbaan toch nog steeds de schrootprijs is, terwijl de restwaarde van een houten schip in feite negatief is, gezien niemand deze zware en sterke houten rompen nog voor iets kan gebruiken en de reder dus nog moeite heeft om ze kwijt te raken, zonder op een verkoopprijs te kunnen hopen.

Een verdere zeer belangrijke evolutie in de structuur van het bedrijf is wat momenteel lijkt te zijn de langzame teloorgang van de industrieel georganiseerde ondernemingen en de steeds toenemende bloei van de artisanale bedrijfsvorm.

Van de verscheidene grote rederijen, die voor de oorlog bestonden, bleven er in het begin der naoorlogse periode nog drie over. Bij het begin der verslagperiode waren er nog twee en in de loop ervan verdween nog een van deze twee.

Minder grote rederijen, die ook op industriële basis waren ingericht, verdwenen eveneens of verkeerden in moeilijkheden. Slechts enkele konden stand houden.

Daartegenover valt de relatieve welvaart van het artisanale bedrijf op.

Oorzaken van het laatste fenomeen zijn o.m.: de grondige kennis van de bedrijfsvoorwaarden bij eigenaars die zelf visser zijn of geweest zijn, de banden van kameraadschap en dikwijls de familiale gebondenheid die blijven bestaan tussen de schipper en de bemanning enerzijds en de eigenaar die uit het vissersmilieu stamt anderzijds, de grotere versabiliteit van bedrijven die in nauw contact staan met het geheel van het visserij gebeuren en het nog als een plicht van solidariteit aanvoelen hun gegevens en ervaringen onder elkaar uit te wisselen, het ontbreken van "overheads" kosten en het lager vallen van verscheidene andere exploitatiekosten mede ingevolge het feit dat de eigenaar veel werk zelf uitvoert.

Een evolutie waarvan tenslotte zeker het belang niet mag onderschat worden is de snelle toename van de elektronische apparatuur aan boord van onze vloot.

Hierna volgende tabel geeft een duidelijk beeld van deze evolutie.

Apparaat	Procent van de schepen die het apparaat aan boord hadden in		
	1947	1957	1967
Radiotelefonie of -grafie	37,02	79,86	96,74
Richtingzoeker (radiopeiler)	6,10	48,51	71,27
Echolood	8,58	60,41	85,90
Radar	-	2,51	15,44
Decca navigator	-	-	54,20
Decca track plotter	-	-	12,46
Speciale ontvangpost	-	9,38	37,66

Het belang van het bezit van radiocommunicatiemiddelen hoeft hier natuurlijk niet onderstreept te worden.

Het is misschien wel aangewezen nader in te gaan op dat van de andere instrumenten, die in het moderne visserij-bedrijf werkelijk een belangrijk deel van de visserij-uitrusting zijn geworden.

In de eerste plaats kan men stellen dat ze hoofdzakelijk tot doel hebben een uiterst precies bestek te verzekereren om de schippers in staat te stellen zeer nauwkeurig nota te houden van de resultaten van hun visserij en steeds juist deze plaatsen te vinden - of terug te vinden - waar ze hun visserij wensen uit te oefenen.

Daartoe wordt, waar mogelijk, gebruik gemaakt van de Decca-keten terwijl op andere plaatsen een combinatie van richtingzoeker, echolood en eventueel radar gebruikt wordt.

Een tweede, eveneens zeer belangrijk oogmerk is een goed beeld te hebben over de algemene situatie, na te gaan waar de andere schepen vissen, hoe sterk ze geconcentreerd zijn, welke resultaten ze bekomen.

Deze constataties en inlichtingen, vergeleken met de eigen resultaten, met de toestand in het onmiddellijk verleden en eventueel de overeenstemmende periode van het vorige jaar, de berichten over het marktverloop in eigen en in de belangrijke buitenlandse havens, moet de schipper combineren om de juiste beslissingen te treffen.

Men heeft steeds gedacht dat de visserij een bedrijf was waarin succes uitsluitend afhing van geluk en intuïtie.

Indien dit inderdaad zo is geweest, dan is hierin wel enige verandering gekomen.

De tijd is nu gekomen dat de schipper, zelfs deze van een artisanaal geëxploiteerd scheepje van minder dan 100 B.T., zijn bedrijf uitoefent op basis van een uitgebreide reeks inlichtingen, verkregen door middel van een

groep instrumenten die in elk ander bedrijf alleen door ingenieurs-specialisten zouden bediend worden.

Het ziet er naar uit dat in de nabijgelegen toekomst deze trend zal doorlopen en, hoewel de ervaring en de "intuïtie" ongetwijfeld verder een belangrijke rol zullen blijven spelen, lijkt het ongetwijfeld zo dat van de visser meer en meer technische kennis en een verder doorgedreven scholing zullen vereist worden.

Ook op dit gebied was de verslagperiode een overgangstijdperk. Het volstaat de uitrusting van de vloot in het begin ervan (1957) te vergelijken met deze van het einde (1967) om dit klaar in te zien.

*

*

*

Besluiten

Resultaat van een en ander is geweest dat de verslagperiode voor het visserijbedrijf gekenmerkt wordt door het zich langzaam opwerken uit een zeer ernstige crisisperiode, om uiteindelijk te komen tot een normaal bevredigende tot zeer bevredigende exploitatie.

Grafiek VI laat toe de verslagperiode te situeren in de economische evolutie van de naoorlogse jaren.

Om een vergelijking mogelijk te maken tussen resultaten bekomen door een wisselend aantal schepen, waarvan daarenboven de karakteristieken evolueerden in de tijd, werd als basis genomen de besomming per Bruto Ton.

Daarenboven werd de wijziging die - in de loop van deze twintig jaar - in de muntwaarde optrad, in de mate van het mogelijke gecompenseerd door de resultaten aan te passen aan het officiële indexcijfer, zowel van de groothandels- als van de kleinhandelsprijzen.

Het gebruik van de index der groothandelsprijzen wordt gerechtvaardigd doordat de exploitatie van een schip geconditionneerd wordt door de groothandelsprijzen, terwijl de bemanning, wier inkomen rechtstreeks evenredig is met de besommingen, voor haar gezinsuitgaven rekening moet houden met de evolutie der kleinhandelsprijzen.

Het uitzicht van deze grafiek lijkt duidelijk genoeg om commentaar overbodig te maken.

In het algemeen zou kunnen geconcludeerd worden dat sedert 1948 (1947 was nog tamelijk sterk beïnvloed door de oorlogsjaren) het rendement van de visserij langzaam stijgt. Deze stijging is minder zichtbaar wanneer de muntwaarde geperekwateerd wordt op basis van de index der kleinhandelsprijzen dan wanneer men zich baseert op

jaarbesomming/BT in 1000fr
earnings/GT in 1000fr

Grafiek VI - Besomming per bruto ton

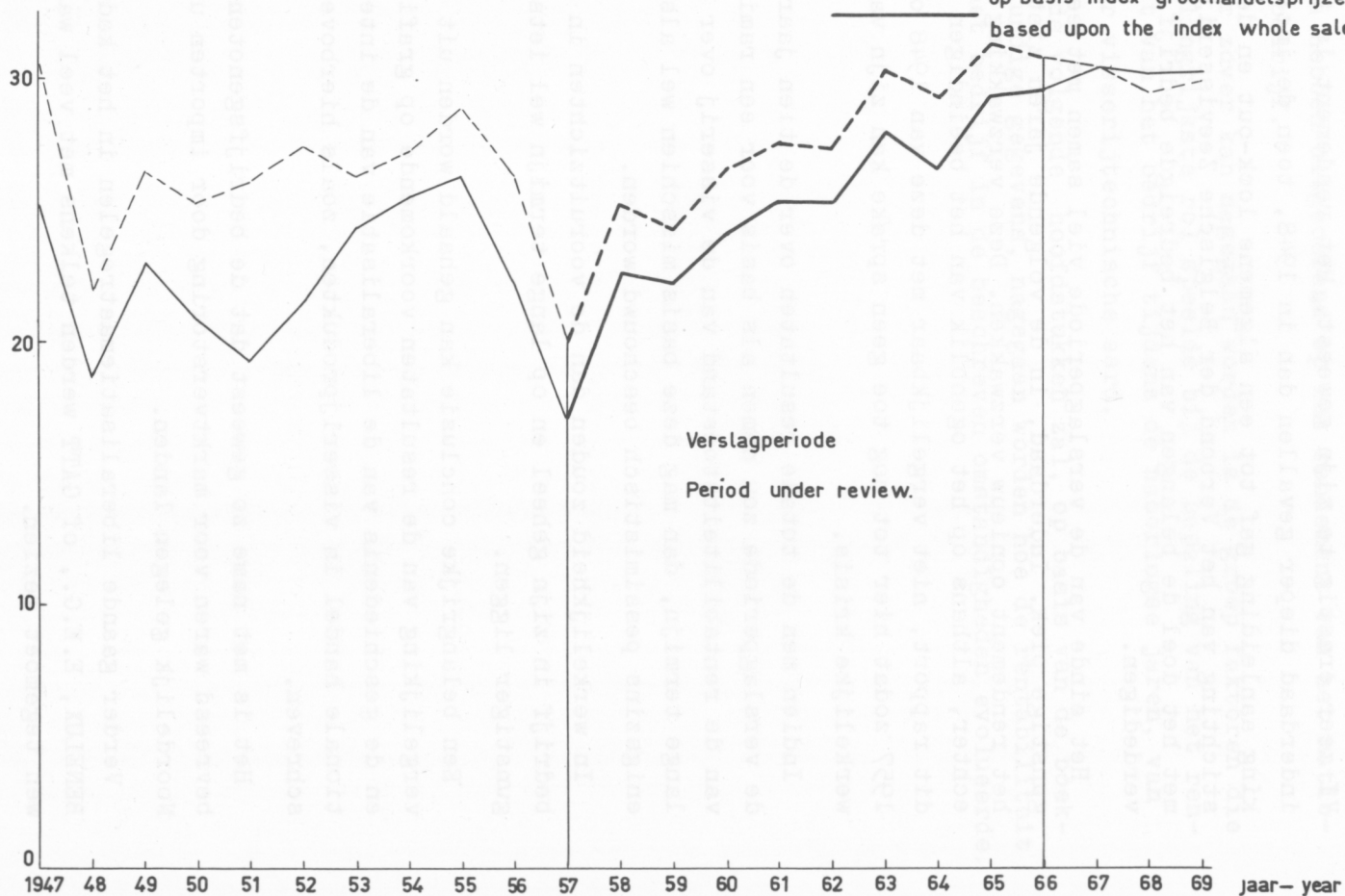
Graph VI - Earnings per gross tonnage

op basis index kleinhandel

based upon the index retail prices

op basis index groothandelsprijsen

based upon the index whole sale prices



de groothandelsprijzen. De economische inzinking waarmee de verslagperiode aanvangt blijkt volgens grafiek VI zeer ernstig te zijn geweest. Het rendement is toen inderdaad dieper gevallen dan in 1948, toen de inzinking aanleiding gaf tot een algemene lock-out en de stichting van het Verbond der Belgische Zeevisserij, met het doel de belangen van het bedreigde bedrijf te verdedigen.

Het einde van de verslagperiode viel samen met een gunstige piek. Inderdaad, in de volgende jaren ziet men het rendement opnieuw verzwakken. Deze verzwakking was echter, althans op het ogenblik van het beëindigen van dit rapport, niet vergelijkbaar met deze van 1948 of 1957 zodat hier tot nog toe geen sprake kan zijn van een werkelijke crisis.

Indien men de totale resultaten over de tien jaar van de verslagperiode zou nemen als basis voor een raming van de rentabiliteitstoestand van de visserij over een lange termijn, dan mag deze basis misschien wel als enigszins pessimistisch beschouwd worden.

In werkelijkheid zouden dan de vooruitzichten in dit bedrijf in zijn geheel en op lange termijn wel iets gunstiger liggen.

Een belangrijke conclusie kan gehaald worden uit de vergelijking van de resultaten voorkomende op grafiek VI en de geschiedenis van de liberalisatie van de internationale handel in visserijprodukten, zoals hierboven beschreven.

Het is met name zo geweest dat de bedrijfsgenoten steeds bevreesd waren voor marktverstoring door importen uit meer Noordelijk gelegen landen.

Verder gaande liberalisatiemaatregelen in het kader van BENELUX, E.E.G., of GATT werden telkens met veel wantrouwen tegemoet gezien.

Welnu in grafiek VI kan geen enkele aanduiding gevonden worden dat deze liberalisaties enige nadelige invloed zouden hebben uitgeoefend op het rendement van het nationale bedrijf.

Voor zover kan nagegaan worden is de groep factoren die de belangrijkste rol speelde bij de bepaling van het rendement van het bedrijf tijdens de naoorlogse jaren, van zuiver visserijtechnische aard.

In de volgende hoofdstukken zal, op basis van de boekhoudkundige gegevens, nagegaan worden hoe de rentabiliteit van het bedrijf in de beschreven omstandigheden evolueerde.

BOEKHOUDING

§ 1.- Begrijpsbepalingen

§ 2.- Gebruiken

§ 3.- Detail der exploitatiekosten

HOOFDSTUK II

UITSLAGEN VAN HET STATISTISCH ONDERZOEK DER

BOEKHOUDINGEN

§ 1.- Begripsbepalingen

§ 2.- Gemiddelden

§ 3.- Detail der exploitatiekosten

§ 1. - BEGRIPSBEPALINGEN

Om de hiernavolgende gegevens en tabellen goed te begrijpen is het nodig zekere begrippen die herhaaldelijk worden gebruikt nader te bepalen:

1° Indeling van de vloot (BT-klassen)

Het zou geen betekenis hebben gemiddelde gegevens over de gehele vloot te vermelden, omdat het juist de vergelijking van de uitkomsten der onderscheiden groepen van schepen is die tot conclusies kan leiden.

Een poging werd gedaan om de groepen statistisch zo te bepalen dat ze in de mate van het mogelijke overeen zouden stemmen met het onderscheid dat door de bedrijfsge-noten zelf gemaakt wordt.

Aangezien zij zich hierbij in grote mate steunen op de soort visserij die wordt uitgeoefend en de visgronden waarop de exploitatie der schepen gebaseerd is, werd getracht de statistische indeling in dezelfde geest tot stand te brengen.

Voor de verslagperiode bleek volgende indeling vrij goed te bevredigen:

0 tot 30 B.T., ééndagsvisserij op de kust op garnalen, bodemvis en, tijdens de winter, op sprot. Twee à vier man bemanning.

30 tot 70 B.T.: korte reizen (in de regel van 3 tot 7 dagen) naar het zuidelijk gedeelte van de Noordzee, inzonderheid de Theemsmonding, de monding van het Kanaal en de Nederlandse en Belgische kusten. Vangsten: veelal tong, platvis, rog, rondvis. Vier à vijf man bemanning.

70 tot 120 B.T.: langere reizen (in de regel van 10 tot 16 dagen) naar de Duitse Bocht, de kust van Yorkshire, de kusten van Wales, de Ierse Zee, de Ierse kusten. Vangsten vergelijkbaar met vorige groep. Vijf tot zes man bemanning.

120 tot 400 B.T.: visserij hoofdzakelijk op rondvis ofwel in het Noordelijk gedeelte van de Noordzee en langsheen de Schotse kusten ofwel op de zuidelijke kust van IJsland. Zes tot tien man bemanning.

Meer dan 400 B.T.: bijna uitsluitend IJslandvisserij, hoofdzakelijk op rondvis, meer bepaald op deze soorten die in zeer grote hoeveelheden gevangen worden, zoals bv. klipvis. Meestal 16 tot 18 man bemanning.

Als criterium van indeling werd de tonnemaat gekozen, omdat deze onder de kenmerken die voor alle schepen bekend zijn, degene is die het minst vatbaar is voor wijzigingen in de loop der jaren en verder omdat uit de verrichte observaties een vrij sterke correlatie tussen de beviste gronden en de tonnemaat naar voren bleek te komen.

2° Aantal zeeuren (Z.U.)

Bij het in- en uitvaren van de haven worden de vissersvaartuigen gesignaleerd. Op basis hiervan wordt de duur van iedere reis berekend en is ook het totaal aantal uren afwezigheid, in de tabellen weergegeven door de letters Z.U., bekend.

3° Besomming

Is de opbrengst van de door het schip gevangen en in de openbare afslag verkochte visserijprodukten.

4° Vaste kosten (niet variabele kosten)

Zijn de kosten die niet beïnvloed worden door het resultaat van de vangst en de verkoop, exclusief de kosten voor afschrijving, financiële lasten, ondernemers risico enz. . . .

Zoals in de desbetreffende tabellen wordt vermeld, bevatten ze: de verzekering van het vaartuig; onderhoud en herstellingskosten aan het schip en zijn vaste uitrusting, zoals motor, lier, elektrische uitrusting, visruim enz.; vistuig; ijs (en voor de garnalenscheepjes: zout en kolen); brandstof en smeerolie; patronale bijdragen, met name het deel dat door de werkgever gedragen wordt in de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid, zoals voorgescreven door de algemene wetgeving waaraan in België ook de vissers onderworpen zijn; elektronische apparatuur, meer bepaald en in de meeste gevallen, de huurprijs voor zend- en ontvangapparatuur, echoloden, radars, deccaposten enz...; en tenslotte diversen waarin voorkomen de andere exploitatie- en beheerskosten zoals huur van kantoor en pakhuis, kosten voor boekhouding, vakliteratuur, enz...

5° Procentuele kosten (variabele kosten) (% kosten)

Zijn de kosten die rechtstreeks afhangen van de besomming. De voornaamste post in deze rubriek wordt gevormd door de lonen der bemanning. Het is in de visserij immers zo dat de vissers geen uur- of dagloon uitbetaald krijgen, maar dat zij ingevolge de overeenkomst met de reder, vastgelegd in de monsterrol, recht hebben op een aandeel in de opbrengst van de verkoop der vangst.

Verder zijn er de los- en verkoopskosten die o.m. bevatten de mijnrechten, het loon der vislossers, het huren van manden, losmachines, bijdragen aan beroepsverenigingen enz...



"IJslandvaarder" behorende tot de groep van meer dan 400 B. T.

Distant water trawler of the group 400 + G. T.

G.K.Z. tenslotte is een afkorting voor "Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij". Dit is een onderlinge verzekeringsmaatschappij, die in naam van de reders alle gevolgen van de arbeidsongevallen overkomen aan vissers dekt. Uiteraard zou deze post moeten vallen onder de rubriek "patronale bijdragen", maar gezien de bijdrage aan deze kas berekend wordt als 1,27 % op de bruto besomming werd verkozen hem onder de rubriek procentuele of variabele kosten onder te brengen.

6° Overschot of saldo

Het verschil tussen de besomming enerzijds en de som van de vaste- en procentuele kosten anderzijds, vormt het saldo of het bruto overschot.

Het gaat hier dus niet om de winst, aangezien geen rekening werd gehouden met afschrijvingen en andere financiële lasten en a fortiori met de vergoeding van het ondernemersrisico.

7° Gemiddeld arbeidsinkomen per ingescheepte man

Dit gegeven wordt bekomen door de som die is ingeschreven voor het aandeel van de gehele bemanning te delen door het gemiddeld aantal manschappen.

In feite is er een vrij grote variatie in het inkomen der vissers. De schipper, de gezagvoerder aan boord, bij wie tevens de verantwoordelijkheid over de visserijactiviteit berust, verdient natuurlijk het meest.

Daarop volgen zij die speciale taken te vervullen hebben, zoals motorist en de stuurman. De matrozen en het ondergeschikt machinepersoneel ontvangen weer minder, en het laagst in deze rangorde komen natuurlijk lichtmatrozen en scheepsjongens.

Verder is het zo dat de manschappen vrij frekwent aan- en afmonsteren en van het ene schip naar het andere overgaan, om redenen die eigen zijn aan het bedrijf en aan de onafhankelijkheidszin van de vissers.

Tenslotte vormt het deel in de besomming niet het enige inkomen van de visser. Over het algemeen ontvangt hij ook voordelen in natura, zoals deelvis (een kleine hoeveelheid vis voor gebruik in het gezin), kordeel-, traangelde (een geringe som die voortkomt uit de verkoop van kleine vis of traan) enz...

De opgegeven getallen vormen dus enkel een gegeven dat moet toelaten vergelijkingen te maken van het ene jaar tot het volgende en tussen de groepen van schepen onderling en verder een algemene idee te vormen over wat het gemiddelde inkomen is van de vissersbevolking.

Voor dit doel mogen deze gegevens wel beschouwd worden als zijnde voldoende precies.

§ 2. - GEMIDDELDEN

Tabel I geeft de gemiddelde jaarcijfers over de gehele verslagperiode.

Tabellen Ia, b,c,d, enz... tonen dezelfde gegevens maar dan voor ieder der tien verslagjaren afzonderlijk.

TABEL I. - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
over de periode 1957-1966

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	108	20,49	1.845	471.188	220.711	213.533	45,32	36.944	255	120	20	22.996	10.772	1.803
30 - 70	84	50,47	5.128	1.538.029	701.565	664.457	43,20	172.007	300	137	34	30.474	13.901	3.408
70 - 120	73	88,14	5.750	2.355.974	1.136.214	987.047	41,89	232.713	410	198	40	26.730	12.891	2.640
+ 120 NZ	11	143,95	5.883	3.367.207	1.839.583	1.345.180	39,95	182.444	572	313	31	23.392	12.779	1.267
+ 120 IJSL	13	156,76	6.589	4.301.017	2.182.718	1.685.747	39,19	432.552	653	331	66	27.437	13.924	2.759
Gr. IJSL.	3	612,88	6.451	10.376.391	5.469.514	3.921.997	37,80	984.880	1.586	836	151	16.931	8.924	1.607
<u>TOTAAL :</u>	292	62,83	4.177	1.630.652	790.175	682.904	41,88	157.573	398	189	38	25.953	12.576	1.508

TABEL I.a - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1957

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	125	19,50	1.574	358.889	187.584	161.198	44,92	10.107	228	119	6	18.405	9.619	518
30 - 70	68	51,19	5.160	1.191.021	620.171	491.653	41,28	79.197	231	120	15	23.267	12.115	1.547
70 - 120	71	87,80	5.640	1.642.549	955.364	649.792	39,56	37.393	291	169	7	18.708	10.881	426
+ 120 NZ	9	131,15	6.096	2.477.996	1.586.710	917.106	37,00	- 25.820	407	260	- 4	18.894	12.098	- 197
+ 120 IJSL	9	149,87	5.952	3.788.220	1.991.404	1.358.456	35,86	438.360	636	335	74	25.277	13.288	2.925
Gr. IJSL.	2	564,46	5.677	8.809.369	5.067.562	3.903.804	44,31	-161.997	1.552	893	- 28	15.607	8.977	- 286
<u>TOTAAL :</u>	284	55,67	3.760	1.114.388	618.974	450.722	40,45	44.692	296	165	12	20.018	11.119	803

TABEL I.b - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1958

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	117	19,75	1.609	332.235	182.356	148.465	44,69	1.414	206	113	1	16.822	9.233	72
30 - 70	72	50,16	5.184	1.240.829	631.642	512.214	41,28	96.973	239	122	19	24.737	12.593	1.933
70 - 120	67	87,46	5.736	1.700.560	1.006.377	672.231	39,53	21.952	296	175	4	19.444	11.507	251
+ 120 NZ	7	131,85	6.408	2.946.512	1.829.598	1.088.736	36,95	28.178	460	286	4	22.347	13.876	214
+ 120 IJSL	12	148,28	6.528	4.294.063	2.230.820	1.540.710	35,88	522.533	658	342	80	28.959	15.045	3.524
Gr. IJSL.	2	564,46	6.506	10.845.510	5.802.769	4.488.468	41,39	554.273	1.667	892	85	19.214	10.280	982
<u>TOTAAL</u> :	277	56,37	3.906	1.212.975	669.400	485.112	39,99	58.463	311	171	15	21.518	11.875	1.037

TABEL I.c - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1959

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	124	20,15	2.194	425.329	205.016	189.799	44,62	30.514	194	93	15	21.108	10.174	1.514
30 - 70	91	50,03	5.592	1.268.235	647.918	523.654	41,29	96.663	227	116	17	25.349	12.950	1.932
70 - 120	78	85,23	5.928	1.713.750	963.999	676.588	39,48	73.163	289	163	12	20.107	11.311	858
+ 120 NZ	10	139,25	6.360	2.948.243	1.889.373	1.074.635	36,45	- 15.765	464	297	- 2	21.172	13.568	- 113
+ 120 IJSL	15	160,09	6.672	3.725.099	2.160.230	1.341.035	36,00	223.834	558	324	34	23.269	13.494	1.398
Gr. IJSL.	2	564,46	6.672	10.418.468	6.322.092	3.484.532	33,45	611.844	1.562	948	91	18.457	11.200	1.084
<u>TOTAAL</u> :	320	58,19	4.439	1.275.058	698.487	505.601	39,65	70.970	287	157	16	21.912	12.004	1.220

TABEL I.d - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1960

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	134	20,09	1.880	392.162	187.323	177.024	45,14	27.815	209	99	15	19.520	9.324	1.385
30 - 70	89	50,51	5.712	1.450.868	688.428	597.314	41,17	165.126	254	121	29	28.724	13.630	3.269
70 - 120	80	88,18	6.048	2.039.494	1.043.125	830.890	40,74	165.479	337	172	27	23.129	11.830	1.877
+ 120 NZ	8	140,58	5.952	2.699.458	1.688.580	1.027.684	38,07	- 16.806	454	284	- 3	19.202	12.012	- 120
+ 120 IJSL	16	160,38	6.648	3.907.083	2.162.482	1.475.314	37,76	269.287	588	325	41	24.361	13.483	1.679
Gr. IJSL.	2	564,46	6.708	10.995.246	5.741.868	3.896.315	35,44	1.357.063	1.639	856	202	19.479	10.172	1.404
<u>TOTAAL</u> :	329	57,94	4.290	1.370.626	697.305	556.147	40,58	117.174	319	163	27	23.656	12.035	2.022

TABEL I.e - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1961

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	127	20,51	1.820	414.857	194.910	186.886	45,05	33.061	228	106	20	20.227	9.503	1.612
30 - 70	92	50,10	5.496	1.535.696	713.382	651.903	42,45	170.411	279	130	31	30.653	14.239	3.401
70 - 120	78	88,14	5.856	2.265.248	1.138.249	937.361	41,38	189.638	387	194	32	25.701	12.914	2.152
+ 120 NZ	9	145,63	6.168	3.003.421	1.927.097	1.184.849	39,45	-108.525	487	312	- 18	20.624	13.233	- 745
+ 120 IJSL	19	162,93	6.912	3.878.014	2.095.213	1.532.591	39,52	250.210	561	303	36	23.802	12.860	1.536
Gr. IJSL.	4	629,02	6.666	10.104.525	5.499.012	3.915.907	38,75	689.606	1.516	825	103	16.064	8.742	1.096
<u>TOTAAL</u> :	329	63,86	4.204	1.555.597	785.158	645.198	41,48	125.241	370	187	30	24.359	12.295	1.961

TABEL I.f - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1962

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	115	19,77	1.771	466.767	216.631	209.381	44,86	40.755	264	122	24	22.960	10.656	2.004
30 - 70	78	50,33	5.109	1.521.994	672.996	650.852	42,76	198.146	298	132	39	30.240	13.372	3.937
70 - 120	64	83,73	5.705	2.193.677	1.109.588	904.866	41,25	179.223	385	194	31	26.199	13.252	2.140
+ 120 NZ	13	143,08	5.688	2.772.373	1.645.556	1.095.718	39,52	31.099	487	289	5	19.376	11.501	217
+ 120 IJSL	12	142,93	6.540	3.706.770	1.998.490	1.468.559	39,62	239.721	567	306	37	25.934	13.982	1.677
Gr. IJSL.	4	629,02	6.828	11.450.086	5.697.972	4.034.631	35,24	1.717.483	1.677	835	252	18.203	9.058	2.731
<u>TOTAAL</u> :	286	61,71	4.011	1.535.355	757.293	632.036	41,17	146.026	383	189	36	24.880	12.272	2.366

TABEL I.g - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1963

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	110	20,76	1.814	510.108	227.336	234.998	46,07	47.774	281	125	26	24.572	10.950	2.302
30 - 70	86	50,44	4.965	1.824.604	757.843	787.784	43,18	278.977	367	153	56	36.174	15.025	5.531
70 - 120	68	88,02	5.674	2.694.207	1.212.114	1.149.777	42,68	332.316	475	214	59	30.609	13.771	3.775
+ 120 NZ	13	150,84	6.113	4.002.447	1.961.705	1.578.040	39,43	462.702	655	321	76	26.534	13.005	3.068
+ 120 IJSL	12	155,41	6.886	4.697.251	2.125.668	1.863.520	39,67	708.063	682	309	103	30.225	13.678	4.556
Gr. IJSL.	4	629,02	6.936	10.751.905	5.120.310	4.093.717	38,07	1.537.878	1.550	738	222	17.093	8.140	2.445
<u>TOTAAL</u> :	293	64,67	4.103	1.869.080	833.094	788.518	42,19	247.468	456	203	60	28.902	12.882	3.827

TABEL I.h - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1964

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	89	21,80	1.864	548.290	254.679	250.579	45,70	43.032	294	137	23	25.151	11.683	1.974
30 - 70	89	49,97	5.063	1.604.534	713.778	737.772	45,98	152.984	317	142	30	32.110	14.284	3.062
70 - 120	75	89,31	5.795	2.810.394	1.244.914	1.192.190	42,42	373.290	485	215	64	31.468	13.939	4.180
+ 120 NZ	14	150,25	5.611	3.895.018	1.952.930	1.543.238	39,62	398.850	694	348	71	25.924	12.998	2.655
+ 120 IJSL	8	144,24	5.682	4.330.091	1.935.159	1.767.419	40,82	627.513	762	341	110	30.020	13.416	4.350
Gr. IJSL.	4	629,02	5.664	9.334.230	4.806.621	3.569.328	38,24	958.281	1.648	849	169	14.839	7.641	1.523
<u>TOTAAL</u> :	279	67,60	4.293	1.895.659	865.986	815.052	43,00	214.621	442	202	50	28.042	12.810	3.175

TABEL I.i - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1965

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	72	21,39	2.047	714.171	297.432	318.697	44,62	98.042	349	145	48	33.388	13.905	4.584
30 - 70	75	51,24	4.539	1.779.998	765.872	792.582	44,53	221.544	392	169	49	34.738	14.947	4.324
70 - 120	68	91,63	5.535	3.021.966	1.296.891	1.282.615	42,44	442.460	546	234	80	32.980	14.154	4.829
+ 120 NZ	11	157,33	5.535	4.259.403	2.120.663	1.794.406	42,16	344.334	770	383	62	27.073	13.479	2.189
+ 120 IJSL	13	166,74	6.733	5.662.168	2.543.191	2.344.812	41,41	774.165	841	378	115	33.958	15.252	4.643
Gr. IJSL.	4	629,02	6.660	10.865.441	5.692.613	4.022.247	37,02	1.150.581	1.631	855	173	17.274	9.050	1.829
<u>TOTAAL</u> :	243	74,19	4.277	2.281.223	1.013.182	970.855	42,56	297.186	533	237	69	30.748	13.657	4.006

TABEL I.j - Gemiddelde exploitatieresultaten per tonnage-klasse
in 1966

BT-klasse	boek- hou- din- gen	G/BT	G/ZU	gemiddel- de besom- ming	gemiddel- de VK	gemiddel- de % K	% t.o.v. besom- ming	gemiddeld overschot	besom- ming p/ZU	vaste kosten p/ZU	over- schot p/ZU	besom- ming p/BT	vaste kosten p/BT	over- schot p/BT
0 - 30	71	22,95	2.012	831.682	354.784	391.304	47,05	85.594	413	176	43	36.239	15.459	3.730
30 - 70	96	50,88	4.398	1.851.124	774.602	841.296	45,45	235.226	421	176	53	36.382	15.224	4.623
70 - 120	79	91,40	5.524	3.432.838	1.385.902	1.548.198	45,10	498.738	621	251	90	37.558	15.163	5.457
+ 120 NZ	13	139,70	5.400	3.830.641	1.726.064	1.717.304	44,83	387.273	709	320	72	27.420	12.356	2.772
+ 120 IJSL	15	162,83	6.627	5.109.414	2.426.582	2.178.106	42,63	504.726	771	366	76	31.379	14.903	3.100
Gr. IJSL.	4	629,02	6.792	9.970.642	5.472.439	3.853.586	38,65	644.617	1.468	806	95	15.851	8.700	1.025
<u>TOTAAL</u> :	278	73,77	4.310	2.425.445	1.042.320	1.083.685	44,68	299.440	563	242	69	32.878	14.129	4.059

Uit deze tabellen kunnen belangwekkende inlichtingen gehaald worden.

Tabel I toont dat, wanneer men de goede en de slechte jaren van de verslagperiode bij elkaar telt, uiteindelijk alle categorieën van vaartuigen overschot konden boeken vóór afschrijving.

Per uur verblijf in zee was de besomming, relatief gezien, het grootst aan boord van de kleinste scheepjes, deze van minder dan 30 B.T.

Dit was echter ook het geval met de kosten.

Toch bleef uiteindelijk het overschot per uur verblijf in zee relatief het hoogst bij deze kleine vaartuigjes. Inderdaad 20 fr per uur betekent een bruto overschot van bijna 1 fr per Ton en per uur, terwijl de grotere vaartuigen alle minder dan 0,70 fr per Ton en per uur halen.

Daar echter het aantal uren verblijf in zee bij deze kleine scheepjes zeer gering was (niet eens 2.000 uren gemiddeld) lag de einduitslag te laag om een bevredigend rendement te verzekeren: het gemiddeld overschot per jaar en per B.T. bedroeg slechts 1.803 fr.

De beste uitkomst per B.T. vertonen de scheepjes van 30 tot 70 Ton, nl. 3.408 fr per jaar en per B.T.

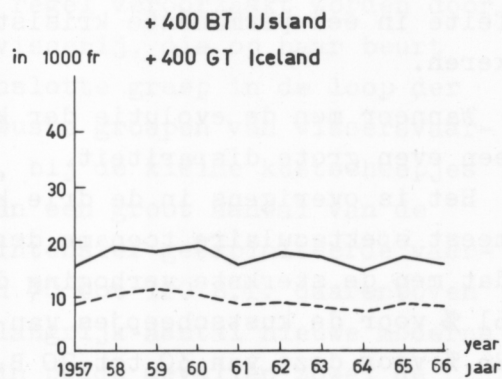
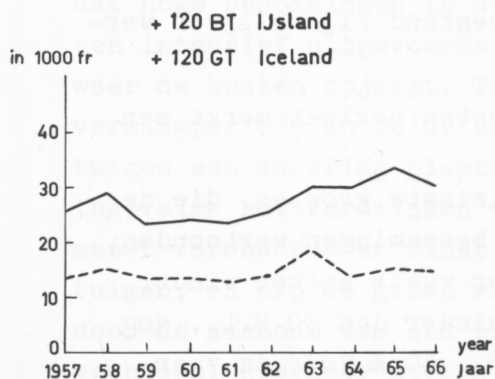
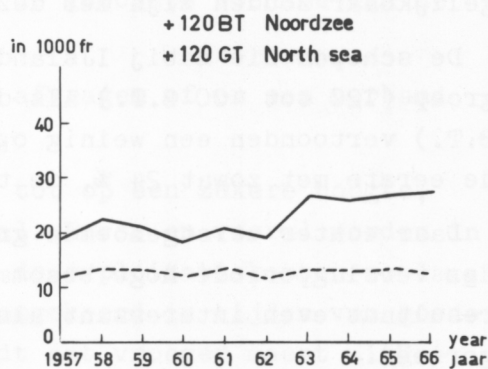
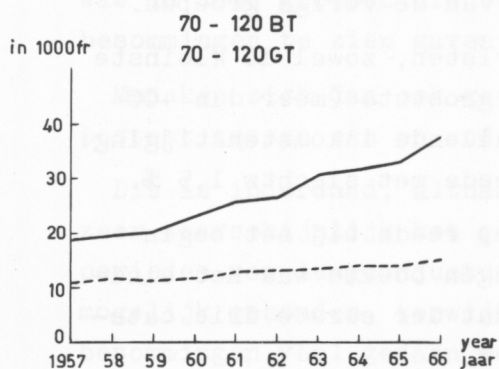
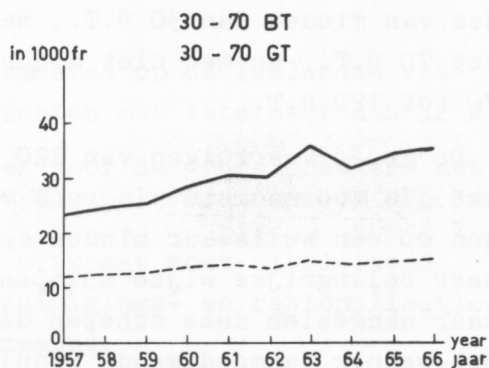
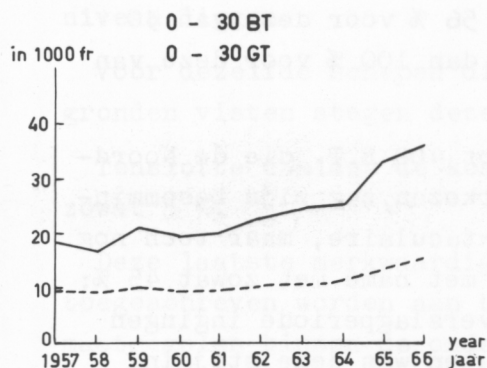
Wanneer men de tabellen I a, b, c, enz... onderling vergelijkt dan merkt men duidelijk in welke mate zowel kosten als besommingen in de loop der verslagperiode stegen. Grafiek VII geeft hiervan een duidelijk beeld. In deze grafiek werden opgenomen de besommingen en kosten per B.T. om de gegevens over de verschillende jaren onderling vergelijkbaar te maken.

Grosso modo stegen de besommingen van het begin tot het einde der verslagperiode met 64 %, de vaste (niet variabele) kosten met 27 % en de procentuele (variabele) kosten stegen van 40,45 % der besomming tot 44,68 % wat de relatieve belasting der exploitatie uit hoofde van deze variabele kosten dus met 11,05 % verhoogde.

Grafiek VII - Besomming en vaste kosten per bruto-ton

Graph VII - Gross earnings and non variable costs per gross tonnage

———— Besomming Gross earnings
 - - - - - Vaste kosten Non variable costs



Deze stijgingen waren echter niet gelijklopend voor elk der groepen van schepen.

De sterkste stijging in de besommingen komt voor in de drie kleinste categorieën.

De besomming per B.T. nam toe met 97 % voor de scheepjes van minder dan 30 B.T., met 56 % voor deze van 30 tot 70 B.T., en met niet minder dan 100 % voor deze van 70 tot 120 B.T.

De groep vaartuigen van 120 tot 400 B.T., die de Noordzee als voornaamste visgrond verkozen, zag zijn besommingen op een weliswaar minder spectaculaire, maar toch nog zeer belangrijke wijze oplopen, met name met zowat 45 %; maar aangezien deze schepen de verslagperiode ingingen met weinig aanmoedigende resultaten was deze stijging onvoldoende om uiteindelijk uitkomsten te geven die vergelijkbaar zouden zijn met deze van de vorige groepen.

De schepen die nabij IJsland visten, zowel de kleinste groep (120 tot 400 B.T.) als de grootste (meer dan 400 B.T.) vertoonden een weinig opvallende inkomstenstijging: de eerste met zowat 24 %, de tweede met slechts 1,5 %.

Daar echter eerstgenoemde groep reeds bij het begin der verslagperiode hoge besommingen boekte was het eindresultaat even interessant als dat der eerste drie categorieën.

Anders was het gesteld met de grote trawlers die in feite in een permanente krisistoestand zijn blijven verkeren.

Wanneer men de evolutie der kosten bekijkt merkt men een even grote dispariteit.

Het is overigens in de drie kleinste groepen, die de meest spectaculaire toename der besommingen vertoonden, dat men de sterkste verhoging der vaste kosten vindt: 61 % voor de kustscheepjes van minder dan 30 B.T., nog 26 % voor deze van 30 tot 70 B.T., 40 % voor de vaartuigen van 70 tot 120 B.T.

Heel anders verloopt de kurve voor de grotere vaartuigen.

Voor de schepen van 120 tot 400 B.T. die de Noordzee als voornaamste visgrond verkozen bleven de vaste kosten tijdens de hele verslagperiode praktisch op hetzelfde niveau liggen.

Voor dezelfde schepen diemeestal op de IJslandse visgronden visten stegen deze kosten met iets meer dan 12 %.

Tenslotte daalden de kosten voor de grote trawlers met zowat 3 %.

Deze laatste merkwaardige uitkomst moet uitsluitend toegeschreven worden aan bezuinigings- en rationalisatiemaatregelen binnen de onderneming.

Het valt op dat de stijging der kosten wel het sterkst was in deze groepen die ook de grootste toename van de besommingen te zien gaven.

Men kan zich dan ook gaan afvragen of er een verband bestaat tussen een en ander.

Dit is inderdaad, althans tot op een zekere hoogte, zeer waarschijnlijk het geval. Eerst en vooral worden in periodes van laagconjunctuur de exploitatiekosten zo laag mogelijk gehouden, terwijl omgekeerd in tijden van goede besommingen veel gedaan wordt dat vroeger moest uitgesteld worden of niet kon geschieden. Verder is het ook zo dat hoge besommingen in de regel veroorzaakt worden door een intensief uitgevoerde visserij, die op haar beurt weer de kosten opjaagt. Tenslotte greep in de loop der verslagperiode in beide bewuste groepen van vissersvaartuigen een sanering plaats, bij de kleine kusterscheepjes ingevolge het verdwijnen van een groot aantal van de meest verouderde en minst intensief geëxploiteerde vaartuigen, en bij de groep van 70 tot 120 B.T. daarenboven door de aanbouw van een belangrijk aantal nieuwe moderne eenheden. Hierdoor stegen in beide gevallen zowel de

gemiddelde besomming als de gemiddelde exploitatiekosten.

Indien men bij de grote schepen een geringere toename van de besommingen, maar vooral van de niet variabele kosten merkt, dan is in het algemeen het omgekeerde het geval met de variabele kosten. Het deel dat voorbehouden is voor de bemanning en de andere kosten die berekend worden als een procent op de brutobesomming schommelden slechts weinig voor de kleinste scheepjes, maar namen aanzienlijk toe voor de grotere vaartuigen.

De grootste verhoging vindt men bij de schepen van 120 tot 400 B.T. waar de last die uit hoofde van deze variabele kosten op de exploitatie drukte, relatief gezien, met een vijfde toenam.

Voor alle andere schepen nam deze last toe met 10 à 15 %, behalve voor de kleinste vaartuigjes, deze van minder dan 30 B.T., waar slechts een zeer zwakke trend tot verhoging merkbaar was.

Het resultaat van een en ander was dat voor alle groepen van schepen een vrij belangrijke, en omzeggens gestadige stijging van het overschot kan genoteerd worden. Uitzondering hierop maken de grote IJslanders die in 1962 hun beste jaar hadden, waarna het overschot opnieuw in dalende lijn ging.

§ 3. - DETAIL DER EXPLOITATIEKOSTEN

Hiernavolgende tabellen II, III, IV, V en VI tonen, voor de hele vloot, de evolutie der exploitatiekosten, verdeeld volgens de belangrijkste posten.

Tabel II geeft de werkelijke gemiddelde jaarkosten per schip, tabel III toont dezelfde gegevens, maar dan per uur verblijf in zee, tabel IV geeft ze per B.T.

Tabel V toont het belang van ieder der posten ten overstaan van het totaal der kosten en tabel VI ten overstaan van de besomming.

Posten	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000	3001	3002	3003	3004	3005	3006	3007	3008	3009	3010	3011	3012	3013	3014	3015	3016	3017	3018	3019	3020	3021	3022	3023	3024	3025	3026	3027	3028	3029	3030	3031	3032	3033	3034	3035	3036	3037	3038	3039	3040	3041	3042	3043	3044	3045	3046	3047	3048	3049	3050	3051	3052	3053	3054	3055	3056	3057	3058	3059	3060	3061	3062	3063	3064	3065	3066	3067	3068	3069	3070	3071	3072	3073	3074	3075	3076	3077	3078	3079	3080	3081	3082	3083	3084	3085	3086	3087	3088	3089	3090	3091	3092	3093	3094	3095	3096	3097	3098	3099	3100	3101	3102	3103	3104	3105	3106	3107	3108	3109	3110	3111	3112	3113	3114	3115	3116	3117	3118	3119	3120	3121	3122	3123	3124	3125	3126	3127	3128	3129	3130	3131	3132	3133	3134	3135	3136	3137	3138	3139	3140	3141	3142	3143	3144	3145	3146	3147	3148	3149	3150	3151	3152	3153	3154	3155	3156	3157	3158	3159	3160	3161	3162	3163	3164	3165	3166	3167	3168	3169	3170	3171	3172	3173	3174	3175	3176	3177	3178	3179	3180	3181	3182	3183	3184	3185	3186	3187	3188	3189	3190	3191	3192	3193	3194	3195	3196	3197	3198	3199	3200	3201	3202	3203	3204	3205	3206	3207	3208	3209	3210	3211	3212	3213	3214	3215	3216	3217	3218	3219	3220	3221	3222	3223	3224	3225	3226	3227	3228	3229	3230	3231	3232	3233	3234	3235	3236	3237	3238	3239	3240	3241	3242	3243	3244	3245	3246	3247	3248	3249	3250	3250
--------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

TABEL II. - Gemiddelde jaarlijkse exploitatieresultaten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	3.760	3.906	4.439	4.290	4.204	4.011	4.103	4.293	4.277	4.310
I. - <u>Besomming</u>	1.114.388	1.212.975	1.275.058	1.370.626	1.555.597	1.535.355	1.869.080	1.895.659	2.281.223	2.425.445
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	51.014	54.307	57.706	54.661	64.748	66.445	69.954	74.856	86.553	92.061
onderhoud	101.265	116.190	128.483	139.323	158.359	156.306	177.532	189.809	213.456	232.735
vistuig	78.920	90.787	102.257	104.243	124.225	114.663	124.435	117.413	131.458	125.218
ijs	39.986	43.106	47.152	46.533	52.800	46.761	46.319	50.027	57.567	60.370
brandst.,s.olie	224.502	216.587	222.074	208.910	220.844	207.080	228.609	220.057	246.593	243.816
patr;bijdrage	48.387	58.332	60.438	56.214	63.831	62.223	68.739	79.741	115.196	127.817
elekt. apparaat.	34.203	38.787	41.307	46.345	58.208	57.258	68.263	72.464	80.846	89.335
diverse	40.697	51.304	39.070	41.076	42.143	46.557	49.243	61.619	81.513	70.968
	618.974	669.400	698.487	697.305	785.158	757.293	833.094	865.986	1.013.182	1.042.320
III.- <u>Procent.kosten</u>										
deel bemann.(1)	364.340	387.128	410.867	432.478	487.994	489.831	607.565	626.772	754.426	819.644
los-& verk.kost.	72.452	82.822	78.796	106.270	137.470	122.706	157.238	164.142	187.452	233.295
G.K.Z.	13.930	15.162	15.938	17.399	19.734	19.499	23.715	24.138	28.977	30.746
	450.722	485.112	505.601	556.147	645.198	632.036	788.518	815.052	970.855	1.083.685
Totaal	1.069.696	1.154.512	1.204.088	1.253.452	1.430.356	1.389.729	1.621.612	1.681.038	1.984.037	2.126.005
saldo	44.692	58.463	70.970	117.174	125.241	146.026	247.468	214.621	297.186	299.440
gemidd. aantal bemanningsleden	4,46	4,42	4,57	4,21	4,25	4,43	4,36	4,32	4,28	4,27
gemiddeld arbeidsloon per ingescheepte man	81.691	87.586	89.905	102.726	114.822	110.571	139.350	145.086	176.268	191.954

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

TABEL III. - Gemiddelde exploitatieresultaten per zee-uur

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	3.760	3.906	4.439	4.290	4.204	4.011	4.103	4.293	4.277	4.310
I. - <u>Besomming</u>	296	311	287	319	370	383	456	442	533	563
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	14	14	13	13	15	16	17	17	20	21
onderhoud	27	30	29	32	38	39	43	44	50	54
vistuig	21	23	23	24	29	29	30	27	31	29
ijs	11	11	10	11	13	12	11	12	13	14
brandst.,s.olie	59	55	50	49	53	52	56	52	58	57
patr.bijdrage	13	15	14	13	15	15	17	19	27	30
elektr.apparat.	9	10	9	11	14	14	17	17	19	21
diverse	11	13	9	10	10	12	12	14	19	16
	165	171	157	163	187	189	203	202	237	242
III.- <u>Procent.kosten</u>										
deel bemann.(1)	96	100	92	100	116	122	149	146	176	191
los-& verk.kost.	19	21	18	25	32	31	38	38	44	54
G.K.Z.	4	4	4	4	5	5	6	6	7	7
	119	125	114	129	153	158	193	190	227	252
Totaal	284	296	271	292	340	347	396	392	464	494
saldo	12	15	16	27	30	36	60	50	69	69
gemidd. aantal bemanningsleden	4,46	4,42	4,57	4,21	4,25	4,43	4,36	4,32	4,28	4,27
gemidd.arbeidsloon per ingescheepte man	22	23	20	24	27	28	34	34	41	45

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

TABEL IV. - Gemiddelde exploitatieresultaten per bruto-ton

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Besomming</u>	20.018	21.518	21.912	23.656	24.359	24.880	28.902	28.042	30.748	32.878
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	916	963	992	943	1.014	1.077	1.082	1.107	1.167	1.248
onderhoud	1.819	2.061	2.208	2.405	2.480	2.532	2.745	2.808	2.877	3.255
vistuig	1.418	1.611	1.757	1.799	1.945	1.858	1.924	1.737	1.772	1.697
ijs	718	765	810	803	827	758	716	740	776	818
brandst.,smeerolie	4.034	3.842	3.816	3.606	3.458	3.356	3.535	3.254	3.323	3.305
patr.bijdrage	869	1.035	1.039	970	1.000	1.008	1.063	1.180	1.553	1.733
elektr. apparaat.	614	688	710	800	911	929	1.056	1.072	1.090	1.211
diverse	731	910	672	709	660	754	761	912	1.099	962
	11.119	11.875	12.004	12.035	12.295	12.272	12.882	12.810	13.657	14.129
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning (1)	6.545	6.867	7.060	7.465	7.642	7.938	9.395	9.272	10.168	11.111
los- en verk.kosten	1.301	1.470	1.354	1.834	2.152	1.988	2.431	2.428	2.526	3.162
G.K.Z.	250	269	274	300	309	316	367	357	391	417
	8.096	8.606	8.688	9.599	10.103	10.242	12.193	12.057	13.085	14.690
Totaal	19.215	20.481	20.692	21.634	22.398	22.514	25.075	24.867	26.742	28.819
saldo	803	1.037	1.220	2.022	1.961	2.366	3.827	3.175	4.006	4.059
gemiddeld aantal bemanningsleden	4,46	4,42	4,57	4,21	4,25	4,43	4,36	4,32	4,28	4,27
gemidd.arb.loon per ingeschepte man	1.467	1.554	1.545	1.773	1.798	1.792	2.155	2.146	2.376	2.602

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

TABEL V. - Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	4,77	4,70	4,79	4,56	4,53	4,78	4,31	4,45	4,36	4,33
onderhoud	9,47	10,06	10,67	11,11	11,07	11,25	10,94	11,29	10,76	10,95
vistuig	7,38	7,86	8,49	8,32	8,68	8,25	7,67	6,98	6,63	5,89
ijs	3,74	3,73	3,92	3,71	3,69	3,37	2,86	2,98	2,90	2,84
brandstof, smeerolie	20,99	18,76	18,44	16,67	15,44	14,91	14,10	13,09	12,43	11,47
patronale bijdrage	4,52	5,05	5,02	4,48	4,46	4,48	4,24	4,74	5,81	6,01
elektrische apparat.	3,20	3,36	3,43	3,70	4,07	4,12	4,21	4,31	4,07	4,20
diverse	3,80	4,44	3,25	3,28	2,95	3,35	3,04	3,67	4,11	3,34
	57,87	57,96	58,01	55,63	54,89	54,51	51,37	51,51	51,07	49,03
II. <u>Procentuele kosten</u>										
deel bemanning (1)	34,06	33,53	34,13	34,50	34,12	35,26	37,47	37,28	38,02	38,55
los- en verkoopkosten	6,77	6,17	6,54	8,48	9,61	8,83	9,70	9,77	9,45	10,97
G.K.Z.	1,30	1,31	1,32	1,39	1,38	1,40	1,46	1,44	1,46	1,45
	42,13	42,01	41,99	44,37	45,11	45,49	48,63	48,49	48,93	50,97

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

TABEL VI. - Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	4,58	4,48	4,53	3,99	4,16	4,33	3,74	3,95	3,79	3,80
onderhoud	9,09	9,58	10,08	10,16	10,18	10,18	9,50	10,01	9,36	9,60
vistuig	7,08	7,48	8,02	7,61	7,99	7,47	6,66	6,19	5,76	5,16
ijs	3,59	3,55	3,70	3,39	3,39	3,05	2,48	2,64	2,52	2,49
brandstof, smeerolie	20,15	17,86	17,42	15,24	14,20	13,49	12,23	11,61	10,82	10,04
patronale bijdrage	4,34	4,81	4,74	4,10	4,10	4,05	3,68	4,21	5,05	5,27
elektrische apparat.	3,07	3,20	3,24	3,38	3,74	3,73	3,65	3,82	3,54	3,68
diverse	3,65	4,23	3,06	3,00	2,71	3,03	2,63	3,25	3,57	2,93
	55,55	55,19	54,79	50,87	50,47	49,33	44,57	45,68	44,41	42,97
II. - <u>Procentuele kosten</u>										
deel bemanning (1)	32,70	31,91	32,22	31,56	31,37	31,90	32,51	33,07	33,07	33,79
los- en verkoopkosten	6,50	6,83	6,18	7,75	8,84	8,00	8,41	8,66	8,22	9,62
G.K.Z.	1,25	1,25	1,25	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27
	40,45	39,99	39,65	40,58	41,48	41,17	42,19	43,00	42,56	44,68
Totaal	96,00	95,18	94,44	91,45	91,95	90,50	86,76	88,68	86,97	87,65
saldo	4,00	4,82	5,56	8,55	8,05	9,50	13,24	11,32	13,03	12,35

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar



Vaarttuig gebouwd op het einde van de verslagperiode of nadien
Vessel built at the end of the period under review or later

De belangrijkste post blijkt natuurlijk te zijn het deel van de bemanningen. Daarenboven was hij, bij het einde der verslagperiode, sterk in belang toegenomen en bedroeg bijna 40 % van de totale kosten.

Nochtans mag deze post niet zonder meer beschouwd worden als werkelijk deel uitmakend van de exploitatiekosten. Vanuit het standpunt van de niet varende reder is dit wel zo maar niet vanuit het standpunt van het bedrijf in zijn geheel, aangezien hij het belangrijkste deel vormt van het inkomen van de vissersgemeenschap en zeker niet vanuit het standpunt van de varende reder, of de reder wiens zoons aan boord van zijn schip meevaren, aangezien in dit geval het deel meestal in grote mate het gezinsinkomen bepaalt.

Wanneer, om deze redenen, abstractie gemaakt wordt van deze post dan blijken, vooral tegen het einde der verslagperiode, de drie voornaamste posten in de exploitatierekening te zijn: de brandstof (+ smeerolie), het onderhoud van het schip en de los- en verkoopskosten (met inbegrip van de bijdragen aan de Rederscentrale o.m. voor het in standhouden van de minimumprijsregeling).

Indien de eerste post, nl. brandstof en smeerolie, in de loop der verslagperiode min of meer op hetzelfde niveau bleef, dan was dit niet het geval met de twee andere die aan een sterke stijging onderhevig waren.

Dit gold de los- en verkoopskosten (+ bijdragen vakvereniging), waarvoor de uitgaven in absolute cijfers tijdens het laatste jaar meer dan drie maal deze van het eerste jaar bedroegen.

Hier mag echter niet uit het oog verloren worden dat deze kosten in feite rechtstreeks evenredig zijn met de besomming. De toename van de besommingen in de loop der verslagperiode legt dus al gedeeltelijk de stijging van deze post uit. De werkelijke verhoging van de last voortvloeiend uit deze post bedroeg zowat 50 %.

Ook de kosten voor sociale verzekering (patronale bijdragen) en voor elektronische apparatuur namen sterk toe, beide met ongeveer 100 %.

Voor de andere posten was de verhoging veel minder spectaculair. Opvallend is daarbij de daling voor de post motorbrandstof en smeerolie.

Dit fenomeen is ongetwijfeld te danken aan prijsdalingen, maar waarschijnlijk ook aan de modernisering van de vloot.

Uit grafieken VIII en IX kan de evolutie duidelijk afgeleid worden.

In Annex I worden dezelfde gegevens verstrekt voor ieder der scheepsgroepen afzonderlijk.

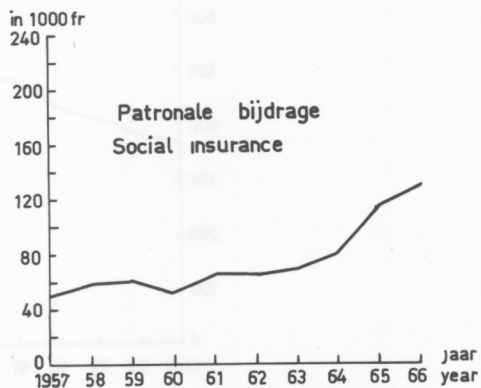
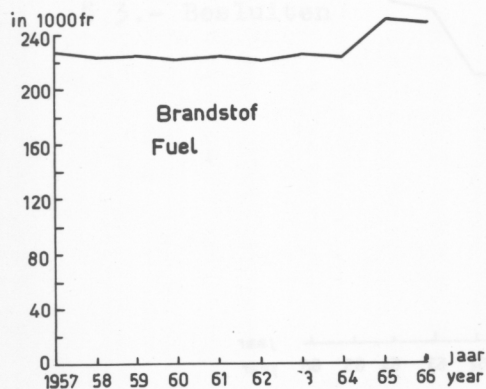
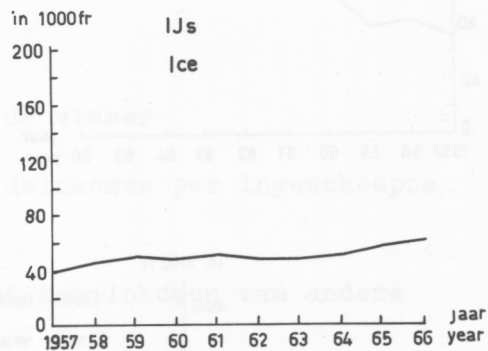
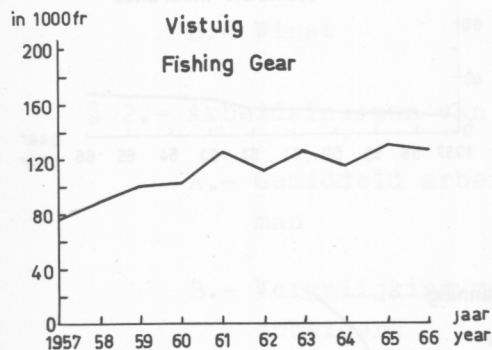
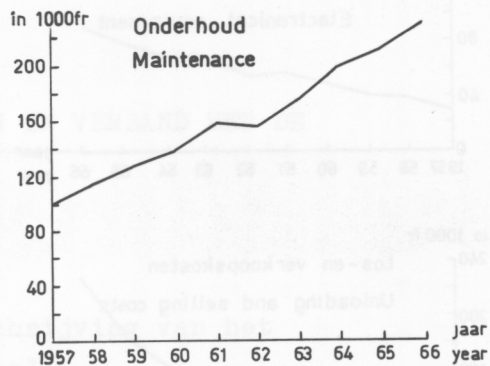
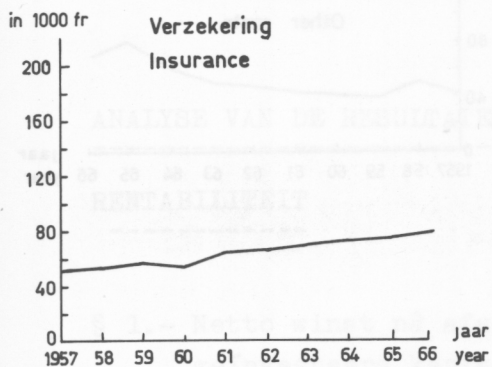
Uit een beschouwing van deze gegevens blijkt dat de evolutie der kosten niet in alle groepen precies analoog verliep.

De grootste afwijkingen vindt men in de groep der grote IJslandtrawlers, die voor verscheidene posten dalende of gelijkblijvende kosten vertonen terwijl alle andere groepen een duidelijk stijgende tendentie laten zien.

Afgezien van deze afwijkingen, die overigens meestal aan toevallige omstandigheden te wijten zijn, blijkt nochtans de trend in algemene lijnen voor alle groepen dezelfde te zijn.

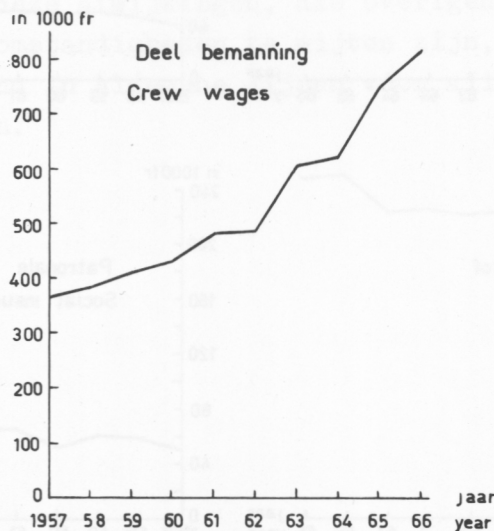
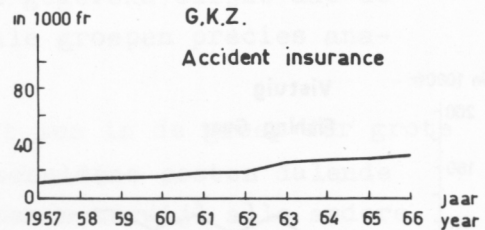
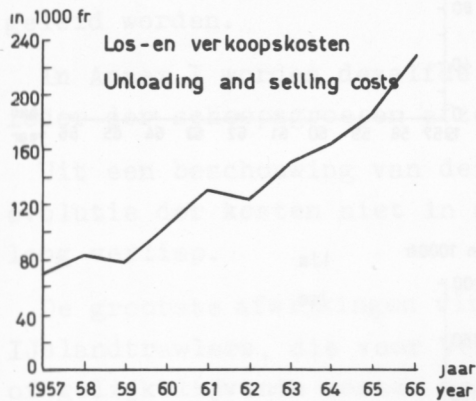
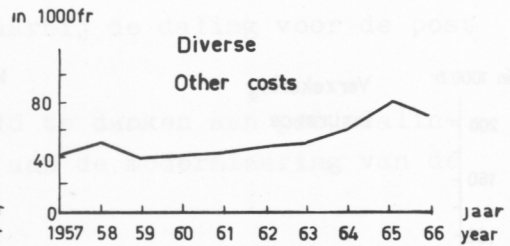
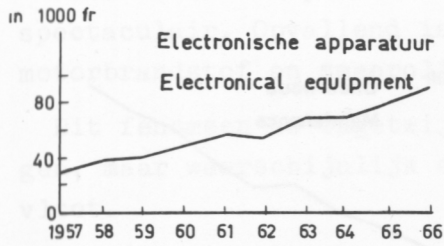
Grafiek VIII - Evolutie van de exploitatiekosten

Graph VIII - Evolution of the operating costs



Grafiek IX - Evolutie van de exploitatiekosten

Graph IX - Evolution of the operating costs



Er worden twee criteria gebruikt om de rentabiliteit van de bedrijven te meten, met name de netto opbrengst van het geïnvesteerde kapitaal en het gemiddeld arbeids-

HOOFDSTUK III

§ 1.- DE NETTO WINST EN AFSCHRIJVING IN FUNCTIE VAN

DE VERVOLGINGS- EN VERVAL-TERMIJNEN

ANALYSE VAN DE RESULTATEN IN VERBAND MET DE

RENTABILITEIT

§ 1.- Netto winst na afschrijving van het geïnvesteed kapitaal

A.- Afschrijving

B.- Winst

§ 2.- Arbeidsinkomen van de visser

A.- Gemiddeld arbeidsinkomen per ingescheepte man

B.- Vergelijking met het inkomen van andere arbeiders

§ 3.- Besluiten

Jaar	Bouwprijs per B.T.
1957	45.000
1958	46.000
1959	47.000
1960	48.000
1961	49.000
1962	50.200
1963	51.800
1964	54.300
1965	57.800
1966	64.800

Er worden twee criteria gebruikt om de rentabiliteit van de bedrijven te meten, met name de netto opbrengst van het geïnvesteerde kapitaal en het gemiddeld arbeidsinkomen der varende vissers.

§ 1.- DE NETTO WINST NA AFSCHRIJVING IN FUNCTIE VAN
HET GEINVESTEERDE KAPITAAL

A. Afschrijving van het geïnvesteerde kapitaal

Bij de berekening van de som die nodig geacht wordt voor afschrijvingen, wordt uitgegaan niet van de prijs die destijds door de reder betaald werd toen hij zijn schip liet bouwen, maar wel van het kapitaal dat hij zou nodig hebben om een dergelijk schip te laten bouwen tijdens het bewuste verslagjaar.

Om de berekening te vereenvoudigen werd verder uitgegaan van de hypothese dat de bouwpreis van een schip functie is van zijn tonnemaat. Uit steekproeven blijkt dat deze hypothese inderdaad tot een zeer aanvaardbare benadering van de werkelijkheid leidt. Voor de verslagperiode bleken de gemiddelde bouwkosten te zijn zoals aangeduid in de hierna volgende tabel:

<u>jaar</u>	<u>bouwprijs per B.T.</u>
1957	45.000
1958	46.000
1959	47.000
1960	48.000
1961	49.000
1962	50.200
1963	51.800
1964	54.300
1965	57.800
1966	64.800

Tenslotte werd beslist de afschrijvingen zelf te berekenen als belopend 6 % van deze nieuwbouwkosten. Hiertoe werd gekomen op grond van de overweging dat een schip gemiddeld zowat 30 jaar meegaat, zelfs al houdt men rekening met een snelle veroudering in sommige sectoren van het bedrijf. Het volstaat de leeftijdsopbouw van de meeste west-europese vloten na te gaan om te merken dat deze termijn op een aanvaardbare wijze met de werkelijkheid overeenstemt. Rekening moet eveneens worden gehouden met het feit dat in 30 jaar tijd de motor waarschijnlijk tweemaal zal moeten vernieuwd worden. In acht nemend dat bij het vernieuwen van de motor gewoonlijk een zwaarder vermogen wordt ingebouwd en dat daarenboven te dezer gelegenheid ook andere verbeterings- of moderniseringswerken worden uitgevoerd aan het schip zelf, kan men de kostprijs van elk van beide bewerkingen ruim ramen op zowat 40 % van de nieuwbouwprijs. Al deze kosten verdeeld over 30 jaar vereisen dan gezamenlijk een afschrijving van 6 % van de totale nieuwbouwprijs.

$$\left(\frac{100 + 40 + 40}{30} = 6 \right)$$

De opbrengst van de tijdelijke wederinvestering van deze sommen, samen met de restwaarde van het schip na 30 jaar, mag dan beschouwd worden als een kleine vergoeding voor het ondernemersrisico of als een reservevorming.

B. Winst

Wat na deze bewerking overblijft wordt beschouwd als winst.

Aangezien uitgegaan werd van de hypothese dat de tonnemaat de investering bepaalt, wordt de winst dan ook per B.T. berekend zodat op deze wijze een uitstekende vergelijkbaarheid tussen de verscheidene scheepstypen onderling verkregen wordt.

Men zou verder kunnen stellen dat dit overschot in feite een bepaald niveau moet bereiken alvorens van werkelijke winst kan gesproken worden.

Dit niveau zou dan zijn de opbrengst van hetzelfde kapitaal, indien het moest geïnvesteerd worden op een wijze die de eigenaar toelaat er rente uit te trekken zonder er arbeid aan te besteden, bv. overheidsfondsen, kapitaalsaandelen in naamloze vennootschappen, obligaties, enz ...

Bij het opstellen van dit rapport werd echter gemeend dat deze weg niet moest opgegaan worden om verscheidene redenen waaronder:

1^e met uitzondering van de grotere vaartuigen, mogen vissersschepen niet beschouwd worden als geldbelegging voor kapitaalbezitters. Vooral de kustscheepjes en de kleine kotters moeten in feite aanzien worden als een werktuig, waarvan het bezit de visser op het niveau brengt van zelfstandige ondernemer.

2^e in de meeste gevallen doet de visser of reder die een nieuw schip laat bouwen, beroep op kredietfaciliteiten geboden door de Wet van 23 augustus 1948.

Vanzelfsprekend kan een dergelijke financiële operatie niet vergeleken worden met een gewone geldbelegging.

§ 2.- HET ARBEIDSINKOMEN VAN DE VISSERMAN

A.- Gemiddeld arbeidsinkomen per ingescheepte man

Om deze grootheid te berekenen werd eenvoudig, voor iedere groep van schepen, het totaal der uitgaven voor lonen gedeeld door het totaal aantal bemanningsleden.

Zoals hoger reeds uiteengezet geeft het resultaat van deze berekening een vrij goed beeld van het gemiddelde inkomen der vissersbevolking op voorwaarde dat men hierbij voor ogen houdt dat de vissers bovendien een bijkomend inkomen putten uit voordelen in natura zoals: kordeelgeld, deelvis, enz...

Ook het indirecte loon, voortvloeiend uit de sociale wetgeving (betaald verlof, betaalde feestdagen, enz...) werd niet ingecalculeerd.

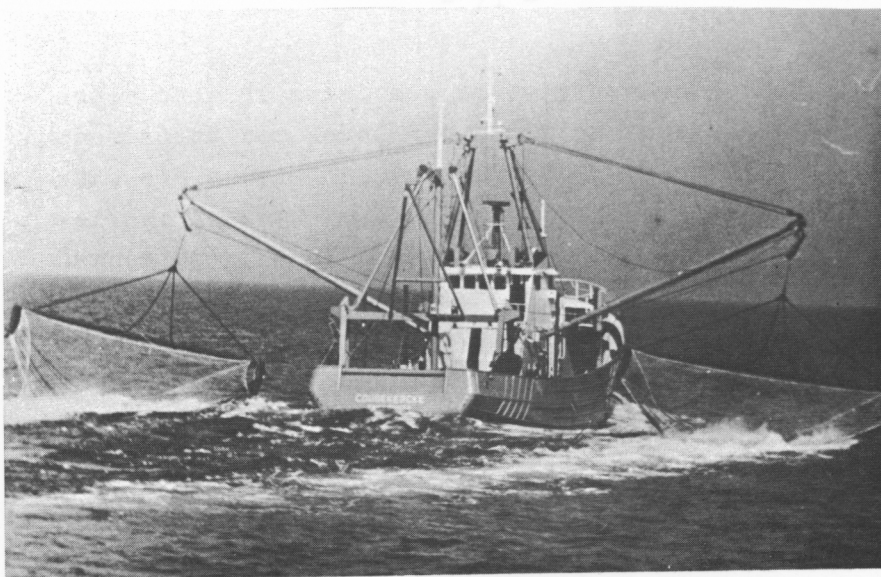
B.- Vergelijking met het arbeidsinkomen van andere arbeiders

Dergelijke vergelijking is zeer moeilijk.

1° Op gebied van scholing is het zo dat een belangrijk gedeelte van de vissers geschoold is als aspirantschipper, schipper 2e klas, schipper 1e klas of motor-drijver.

Deze scholing geeft aanleiding tot het bekomen van een brevet waarvan de waarde - in de waardeschaal van het Belgisch beroepsonderwijs - erg laag ligt, met name het zogenaamde niveau A₃.

Daartegenover staat dat de beroepsbekwaamheid, die in de praktijk van alle dag vereist wordt van de schipper van een middelgroot vissersvaartuig op gebied van navigatie en zeemanschap, kan vergeleken worden met deze van een kapitein van een kustvaarder, dat hij een elektronisch instrumentarium moet bedienen dat in ieder



Nog enkele vaartuigen gebouwd op het einde van de verslagperiode of nadien
 Some other vessels built at the end of the period under review or later

ander bedrijf enkel zou toevertrouwd worden aan een specialist ter zake, dat van zijn bekwaamheid als visser, als specialist van nettenoptuiging en van zijn ervaring, in zeer hoge mate de rentabiliteit van de onderneming afhangt en tenslotte dat hij verantwoordelijkheid te dragen heeft voor het behoud van de hem toevertrouwde mensenlevens en van een niet onaanzienlijk kapitaal, dat hij daarbij werkelijk aan het hoofd staat van een kleine gemeenschap hard werkende en soms in gevaar verkerende mensen, en om deze redenen in niet onbelangrijke mate het bewijs moet kunnen geven van leiderschap.

Hierbij moet dan verder voor ogen gehouden worden dat al deze kwaliteiten niet in gelijke mate vereist worden in elk der groepen van schepen die in dit verslag beschouwd worden. Het spreekt vanzelf dat op dit gebied een garnalenvissersvaartuigje, dat reisjes maakt van een tiental uur nabij de thuishaven, niet kan vergeleken worden met een IJslandvaarder die reizen maakt van drie weken op meer dan 1.000 mijl van huis.

Tenslotte is scholing, ervaring en leiderschap slechts noodzakelijk voor een klein gedeelte van de bemanningen. De gewone visser kan op dit gebied slechts vergeleken worden met de geoefende maar niet geschoolde arbeider aan wal.

Aangezien in dit verslag melding gemaakt wordt van het gemiddeld arbeidsinkomen, waarin ook dat van de matrozen en zelfs de scheepsjongens begrepen is, moet wel degelijk met deze laatste opmerking rekening gehouden worden wanneer de vergelijking gemaakt wordt met andere takken van de economie.

2° Op gebied van arbeidsuren is de vergelijking nog moeilijker.

Inderdaad wat van belang is bij de beoordeling van het onaangename aspect van een bepaalde arbeid, kan samengevat worden onder vijf punten:

- a. de fysische vermoeidheid;
- b. de psychische vermoeidheid
in verband met, ofwel stress ofwel gebrek aan
interesse, monotonie, verveling;
- c. de graad van ongezondheid;
- d. het gebrek aan het comfort waaraan men gewend is;
- e. het aantal uren gebondenheid of afwezigheid van
huis.

Over het algemeen kan gezegd worden dat de vissers-
arbeid:

- a. fysisch zeer vermoeiend is;
- b. psychisch weinig vermoeit behalve in enkele geval-
len waar stress kan optreden ingevolge het gevaar-
lijk karakter van de bokkenvisserij;
- c. niet ongezond is, behalve in verband met tekort aan
slaap, haast bij het eten, onvoldoende verzorging
bij verwondingen, enz....;
- d. weinig comfortabel is ingevolge koude, ruw weer,
vochtigheid, vuil (slijm, bloed bij het gutten van
de vangst), gebrek aan regelmatige maaltijden,
comfortabele slaapgelegenheid, enz....;
- e. een groot aantal uren gebondenheid met zich brengt,
hoewel hier de gewoonte milderend inwerkt, in zoverre
dat de meeste vissers zich zelfs in grote mate
"thuis" voelen aan boord van hun schip.

Ook deze onaangename aspecten komen echter niet in ge-
lijke mate voor in alle groepen van schepen die hier be-
schouwd worden.

Het volstaat hier voornamelijk te wijzen op het aspect "aantal uren gebondenheid".

Het gemiddeld aantal zeeuren blijkt voor de kleinste scheepjes beneden de 2.000 per jaar te liggen, dus lager dan het aantal werkuren in de meeste bedrijven aan wal, terwijl het voor de grootste schepen aanmerkelijk boven de 6.000 gaat, wat zowat driemaal het normaal aantal werkuren in de industrie bedraagt.

Om al deze redenen werd als basis van vergelijking verkozen het inkomen van een geschoold arbeider in een groot bouwbedrijf.

Voor de scheepjes van minder dan 30 B.T. werd dit loon berekend op basis van een aantal arbeidsuren dat gelijk staat met het gemiddeld aantal zeeuren van deze groep van schepen tijdens het bewuste verslagjaar.

Voor de groep van 30 tot 70 B.T. werd het volle arbeidsloon aangehouden, vermeerderd met het loon voor twee overuren per dag.

Voor de groep van 70 tot 120 B.T. en deze van 120 tot 400 B.T. die voornamelijk in de Noordzee visten, werden twee overuren per dag berekend, ditmaal vermeerderd met een vergoeding voor verplaatsing naar- en van het werk, overeenstemmend met één arbeidsuurloon.

Dit veronderstelt een afwezigheid van huis van ten minste 16 uur, aangezien volgens de Belgische sociale wetgeving een bijkomend uurloon voor de reis van- en naar het werk moet betaald worden wanneer deze verplaatsing globaal meer dan vier uur in beslag neemt.

Tenslotte werd voor de schepen die IJsland bevisten bij de berekening van het vergelijkingsloon rekening gehouden met drie overuren per dag vermeerderd met een kost- en nachtvergoeding voor verblijf bij de bouwwerf die op grote afstand van huis gelegen is.

Hierbij werd wel het maximum bekomen van wat door een dergelijk arbeider aan de wal als inkomen kan bereikt worden. Tevens kan de arbeidsinspanning in deze omstandigheden wel vergeleken worden met deze die geleverd wordt in de visserij.

§ 3.- BESLUITEN

Onder nummer VII. volgt een reeks tabellen die per jaar, en voor ieder der groepen van schepen, enerzijds de vergelijking geeft tussen het bruto overschot en de som vereist voor afschrijving van het kapitaal en anderzijds tussen het gemiddeld arbeidsinkomen per ingescheepte man en het loon dat als basis van vergelijking werd genomen.

TABEL VII

Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerde kapitaal

Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal

Schepen van 0 tot 30 B.T.

jaar	overschot/BT	afschrijving/BT	saldo	% saldo investering
1957	518	2.700	- 2.182	- 4,85
1958	72	2.760	- 2.688	- 5,84
1959	1.514	2.820	- 1.306	- 2,78
1960	1.385	2.880	- 1.495	- 3,11
1961	1.612	2.940	- 1.328	- 2,71
1962	2.004	3.012	- 1.008	- 2,01
1963	2.302	3.108	- 806	- 1,56
1964	1.974	3.258	- 1.284	- 2,36
1965	4.584	3.468	+ 1.116	+ 1,93
1966	3.730	3.888	- 158	- 0,24
Totaal	1.803	3.083	- 1.280	- 2,49

jaar 1	visser- inkomen 2	vergelijgings- inkomen 3	verschil 4	% 2 / 3 5
1957	45.512	45.630	- 118	99,74
1958	41.508	48.624	- 7.116	85,37
1959	52.846	66.917	- 14.071	78,97
1960	58.761	59.220	- 459	99,22
1961	65.335	59.095	+ 6.240	110,56
1962	59.809	61.277	- 1.468	97,60
1963	68.065	65.758	+ 2.307	103,51
1964	74.586	73.945	+ 641	100,87
1965	102.920	92.402	+ 10.518	111,38
1966	112.732	98.025	+ 14.707	115,00

TABEL VII

Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerde kapitaal

Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal

Schepen van 30 tot 70 B.T.

jaar	overschot/BT	afschrijving/BT	saldo	% saldo investering
1957	1.550	2.700	- 1.150	- 2,56
1958	1.928	2.760	- 832	- 1,81
1959	1.932	2.820	- 888	- 1,89
1960	3.289	2.880	+ 409	+ 0,85
1961	3.401	2.940	+ 461	+ 0,94
1962	3.937	3.012	+ 925	+ 1,84
1963	5.531	3.108	+ 2.423	+ 4,68
1964	3.061	3.258	- 197	- 0,36
1965	4.324	3.468	+ 856	+ 1,48
1966	4.623	3.888	+ 735	+ 1,13
Totaal	3.408	3.083	+ 325	+ 0,63

jaar 1	visser- inkomen 2	vergelijkings- inkomen 3	verschil 4	% 2 / 3 5
1957	93.558	83.375	+ 10.183	112,21
1958	97.846	86.885	+ 10.961	112,62
1959	100.059	87.690	+ 12.369	114,11
1960	109.941	90.565	+ 19.376	121,39
1961	117.969	93.352	+ 24.617	126,37
1962	120.644	99.475	+ 21.169	121,28
1963	147.110	104.217	+ 42.893	141,16
1964	136.743	114.052	+ 22.691	119,90
1965	155.318	129.780	+ 25.538	119,68
1966	169.473	140.070	+ 29.403	120,99

TABEL VII

Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerde kapitaal
Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal
Schepen van 70 tot 120 B.T.

jaar	overschot/BT	afschrijving/BT	saldo	% saldo investering
1957	426	2.700	- 2.274	- 5,05
1958	249	2.760	- 2.511	- 5,46
1959	840	2.820	- 1.980	- 4,21
1960	1.877	2.880	- 1.003	- 2,09
1961	2.255	2.940	- 685	- 1,40
1962	2.140	3.012	- 872	- 1,74
1963	3.775	3.108	+ 667	+ 1,29
1964	4.180	3.258	+ 922	+ 1,70
1965	4.829	3.468	+ 1.361	+ 2,35
1966	5.457	3.888	+ 1.569	+ 2,42
Totaal	2.640	3.083	- 443	- 0,86

jaar 1	visser- inkomen 2	vergelijkings- inkomen 3	verschil 4	% 2 / 3 5
1957	93.181	90.595	+ 2.586	102,85
1958	99.333	94.440	+ 4.893	105,18
1959	98.603	95.315	+ 3.288	103,45
1960	116.117	98.440	+ 17.677	117,96
1961	126.792	101.470	+ 25.322	124,96
1962	127.158	108.125	+ 19.033	117,60
1963	164.431	113.280	+ 51.151	145,15
1964	181.824	130.170	+ 51.654	139,68
1965	197.118	141.065	+ 56.053	139,74
1966	235.918	152.250	+ 83.668	154,95

TABEL VII

Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerde kapitaal

Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal

Schepen van 120 tot 400 B.T. - Noordzee

jaar	overschot/BT	afschrijving/BT	saldo	% saldo investering
1957	- 197	2.700	- 2.897	- 6,44
1958	214	2.760	- 2.546	- 5,53
1959	- 113	2.820	- 2.933	- 6,24
1960	- 120	2.880	- 3.000	- 6,25
1961	- 745	2.940	- 3.685	- 7,52
1962	217	3.012	- 2.795	- 5,57
1963	3.067	3.108	- 41	- 0,08
1964	2.655	3.258	- 603	- 1,11
1965	2.189	3.468	- 1.279	- 2,21
1966	2.772	3.888	- 1.116	- 1,72
Totaal	1.267	3.083	- 1.816	- 3,53

jaar 1	visser's- inkomen 2	vergelijkings- inkomen 3	verschil 4	% 2 / 3 5
1957	93.952	90.595	+ 3.357	103,71
1958	111.035	94.440	+ 16.595	117,57
1959	115.693	95.315	+ 20.000	121,38
1960	107.692	98.440	+ 9.252	109,40
1961	125.989	101.470	+ 24.519	124,16
1962	118.086	108.125	+ 9.961	109,21
1963	181.728	113.280	+ 68.448	160,42
1964	182.424	130.170	+ 52.254	140,14
1965	234.505	141.065	+ 93.440	166,24
1966	218.840	152.250	+ 66.590	143,74

TABEL VII

Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerde kapitaal

Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal

Schepen van 120 tot 400 B.T. - IJsland

jaar	overschot/BT	afschrijving/BT	saldo	% saldo investering
1957	2.925	2.700	+ 225	+ 0,50
1958	3.524	2.760	+ 764	+ 1,66
1959	1.398	2.820	- 1.422	- 3,03
1960	1.679	2.880	- 1.201	- 2,50
1961	1.536	2.940	- 1.404	- 2,87
1962	1.677	3.012	- 1.335	- 2,66
1963	4.556	3.108	+ 1.448	+ 2,80
1964	4.351	3.258	+ 1.093	+ 2,01
1965	4.643	3.468	+ 1.175	+ 2,03
1966	3.100	3.888	- 788	- 1,22
Totaal	2.759	3.083	- 324	- 0,63

jaar 1	visser- inkomen 2	vergelijkings- inkomen 3	verschil 4	% 2 / 3 5
1957	135.514	112.221	+ 23.293	120,76
1958	154.815	116.593	+ 38.222	132,78
1959	142.484	119.378	+ 23.106	119,36
1960	144.417	122.628	+ 21.789	117,77
1961	166.947	125.781	+ 41.166	132,73
1962	169.322	132.700	+ 36.622	127,60
1963	212.448	138.063	+ 74.385	153,88
1964	224.733	151.619	+ 73.114	148,22
1965	307.354	172.396	+ 134.958	178,28
1966	299.039	186.153	+ 112.886	160,64

TABEL VII

Saldo na afschrijving t.o.v. het geïnvesteerde kapitaal

Arbeidsinkomen visser t.o.v. inkomen arbeider aan wal

Schepen van meer dan 400 B.T. - IJsland

jaar	overschot/BT	afschrijving/BT	saldo	% saldo investering
1957	- 286	2.700	- 2.986	- 6,64
1958	982	2.760	- 1.778	- 3,87
1959	1.084	2.820	- 1.736	- 3,69
1960	2.404	2.880	- 476	- 1,00
1961	1.096	2.940	- 1.844	- 3,76
1962	2.731	3.012	- 281	- 0,56
1963	2.445	3.108	- 663	- 1,28
1964	1.523	3.258	- 1.735	- 3,20
1965	1.829	3.468	- 1.639	- 2,84
1966	1.025	3.888	- 2.863	- 4,42
Totaal	1.607	3.083	- 1.476	- 2,87

jaar 1	visser's- inkomen 2	vergelijgings- inkomen 3	verschil 4	% 2 / 3 5
1957	113.884	112.221	+ 1.663	101,48
1958	139.698	116.593	+ 23.105	119,82
1959	128.333	119.378	+ 8.955	107,50
1960	137.088	122.628	+ 14.460	111,79
1961	135.101	125.781	+ 7.320	105,82
1962	151.502	132.700	+ 18.802	114,17
1963	158.313	138.063	+ 20.250	114,67
1964	141.295	151.619	- 10.324	93,19
1965	156.642	172.396	- 15.754	90,86
1966	149.462	186.153	- 36.691	80,29

Grafieken X, XI, en XII geven dezelfde inlichtingen nog duidelijker onder beeldvorm weer.

De lezing dezer tabellen en grafieken toont onmiddellijk aan dat de visserij als kapitaalsinvestering over het algemeen weinig renderend is, maar dat ze een goed tot zeer goed arbeidsinkomen verschaft.

Men merkt ook goed de invloed van de verbetering van het algemeen rendement in de loop der verslagperiode.

Vooraf in de groep schepen van 70 tot 120 B.T. gaf deze verbetering opvallende resultaten. Het is dan ook niet te verwonderen dat precies in deze groep het animo voor nieuwbouw het sterkste toenam. Tijdens de verslagperiode werden 130 schepen op stapel gezet, waarvan 52 of 40 % behoorden tot deze groep. De totale kapitaalsinvestering bedroeg 752.657.000 fr waarvan 251.196.000 fr of 33,3 % in bedoelde groep.

De groepen die het minst bevredigend waren op gebied van rentabiliteit van het geïnvesteerde kapitaal waren de scheepjes van minder dan 30 B.T., deze van 120 tot 400 B.T. die hoofdzakelijk in de Noordzee visten en de grote IJslandvaarders.

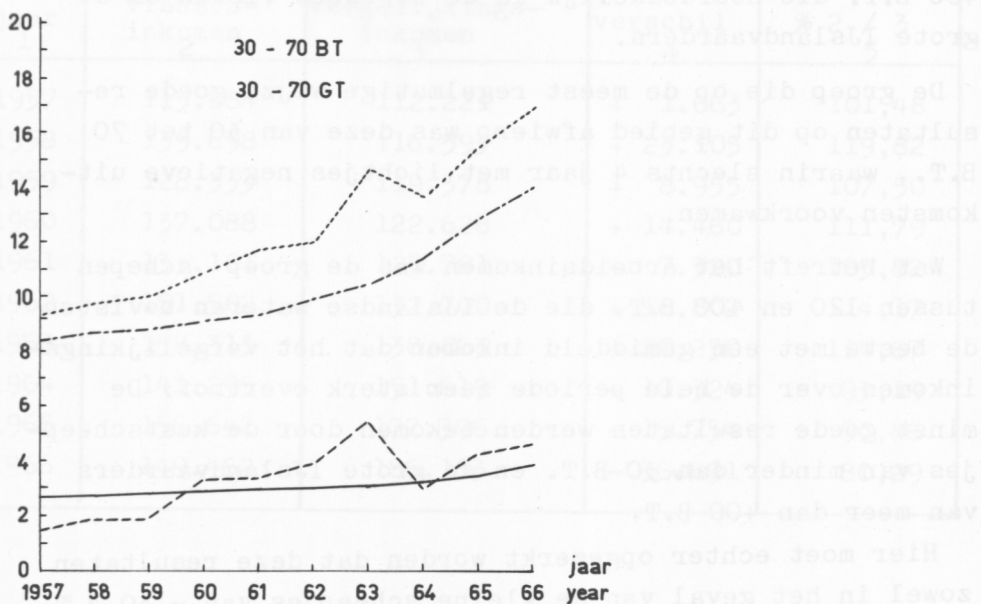
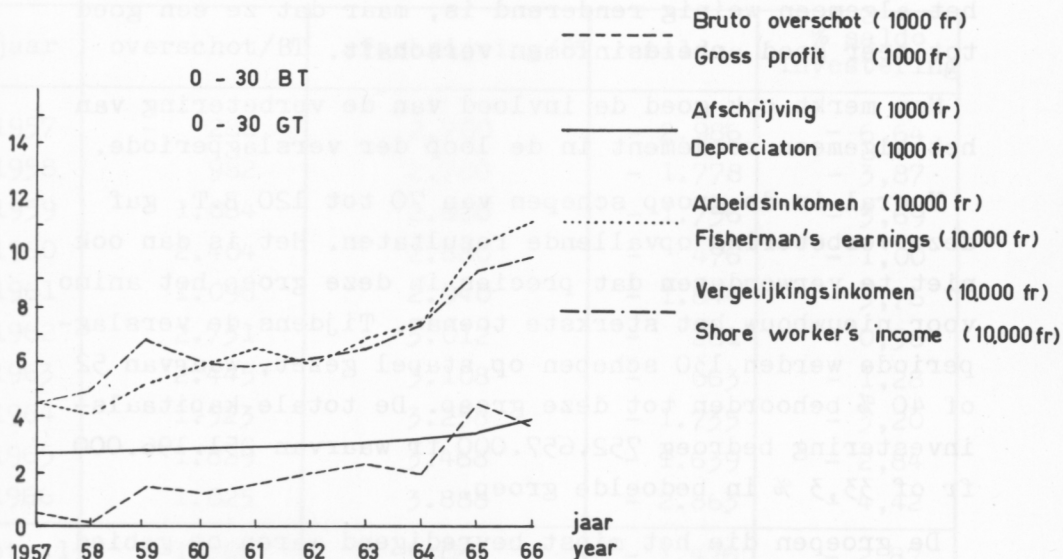
De groep die op de meest regelmatige wijze goede resultaten op dit gebied afwierp was deze van 30 tot 70 B.T., waarin slechts 4 jaar met lichtjes negatieve uitkomsten voorkwamen.

Wat betreft het arbeidsinkomen was de groep schepen tussen 120 en 400 B.T. die de IJslandse wateren bevisten de beste met een gemiddeld inkomen dat het vergelijkingsinkomen over de hele periode zeer sterk overtrof. De minst goede resultaten werden bekomen door de kustscheepjes van minder dan 30 B.T. en de grote IJslandvaarders van meer dan 400 B.T.

Hier moet echter opgemerkt worden dat deze resultaten zowel in het geval van de kleine scheepjes van - 30 B.T.

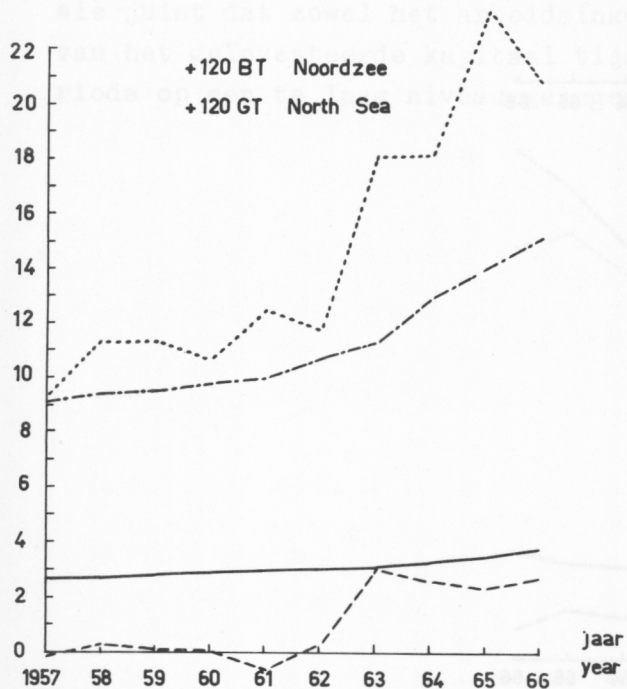
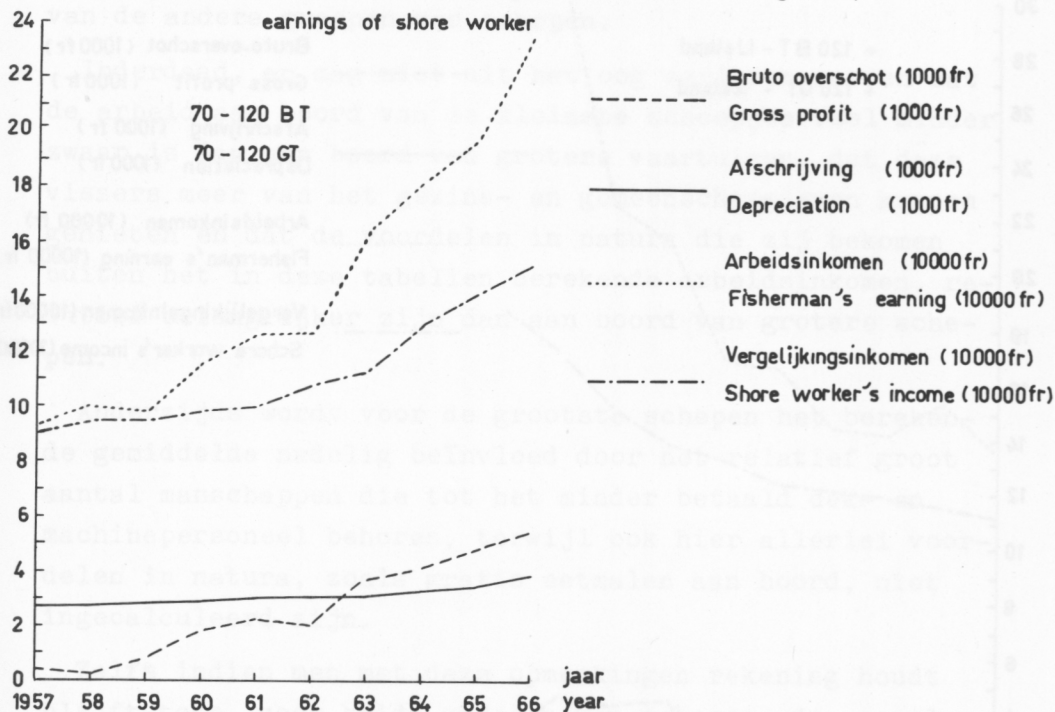
Grafiek X - Bruto-overschot - Afschrijving - Arbeidsinkomen visser ten overstaan van
inkomen arbeider aan wal

Graph X - Gross profit - Depreciation - Fisherman's earnings compared to
earnings of shore worker



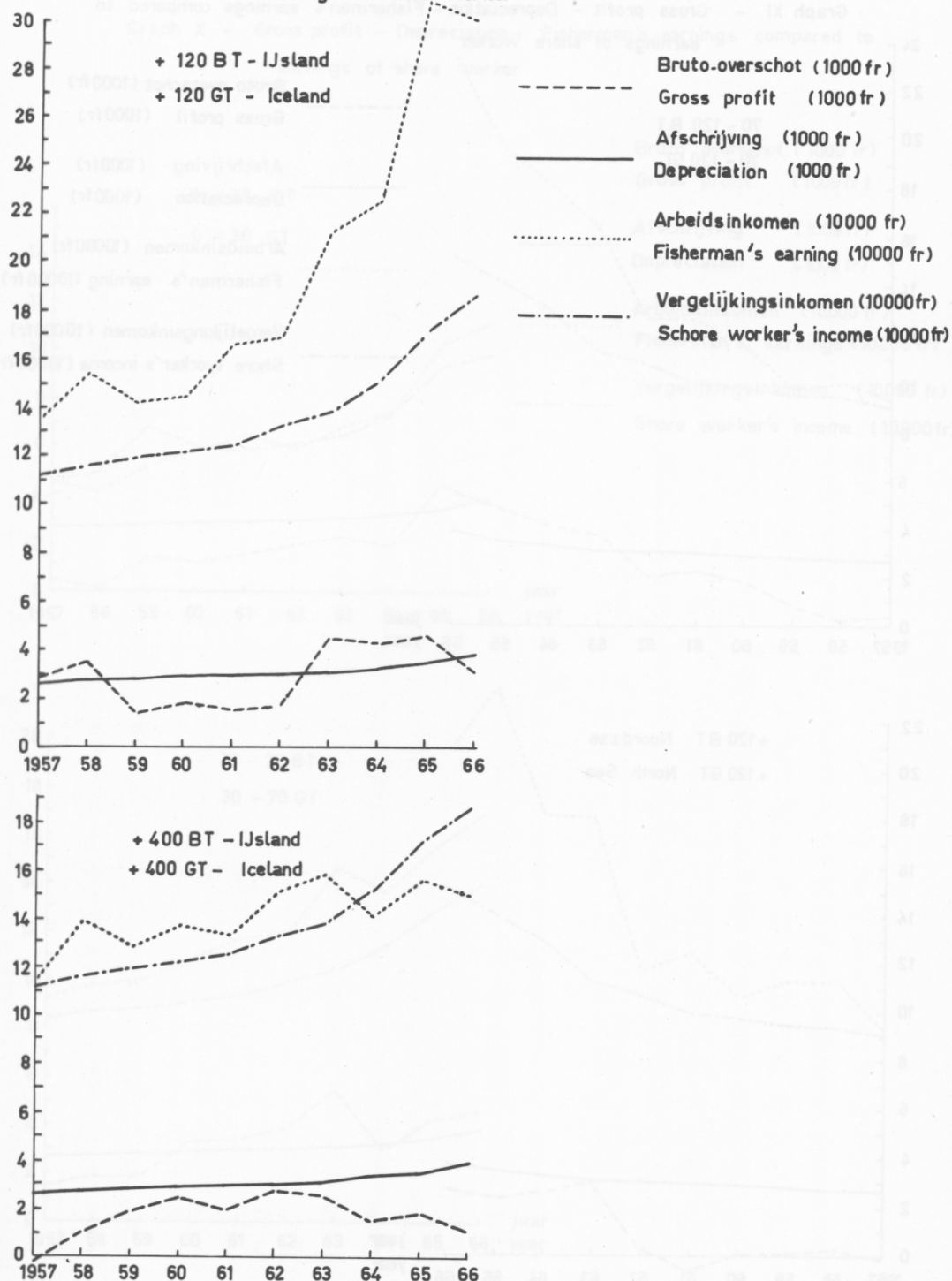
Grafiek XI - Bruto overschot - Afschrijving - Arbeidsinkomen visser ten overstaan van
inkomen arbeider aan wal

Graph XI - Gross profit - Depreciation - Fisherman's earnings compared to
earnings of shore worker



Grafiek XII - Bruto overschot - Afschrijving - Arbeidsinkomen visser ten overstaan van inkomen arbeider aan wal

Graph XII - Gross profit - Depreciation - Fisherman's earnings compared to earnings of shore worker



als bij de grootste van meer dan 400 B.T., moeten geïnterpreteerd worden om ze te kunnen vergelijken met deze van de andere groepen van schepen.

Inderdaad, er mag niet uit het oog verloren worden dat de arbeid aan boord van de kleinste scheepjes veel minder zwaar is dan aan boord van grotere vaartuigen, dat deze vissers meer van het gezins- en gemeenschapsleven kunnen genieten en dat de voordelen in natura die zij bekomen buiten het in deze tabellen berekende arbeidsinkomen, relatief belangrijker zijn dan aan boord van grotere schepen.

Anderzijds wordt voor de grootste schepen het berekende gemiddelde nadelig beïnvloed door het relatief groot aantal manschappen die tot het minder betaald dek- en machinepersoneel behoren, terwijl ook hier allerlei voordelen in natura, zoals gratis eetmalen aan boord, niet ingecalculeerd zijn.

Zelfs indien men met deze opmerkingen rekening houdt blijft toch, voor beide groepen van schepen, de conclusie juist dat zowel het arbeidsinkomen als het rendement van het geïnvesteerde kapitaal tijdens de hele verslagperiodes op een te laag niveau gelegen waren.

CONCLUSIES

De vraag kan gesteld worden of een studie over een periode van tien jaar afdoende is om een dieper inzicht te verlenen in de problematiek van de visserij.

Alleen reeds uit de beschrijving van de evolutie, in hoofdstuk II "Algemene tendenzen", blijkt duidelijk hoeveel factoren en vooral hoeveel onbekenden, inwerken op het eindresultaat van de ondernemingen in deze sector.

Gefundeerde vooruitzichten op korte of lange termijn lijken dan ook in de huidige stand van onze kennis nog niet tot de mogelijkheden te behoren.

Het is niet uitgesloten dat een studie over een aanmerkelijk langere periode bepaalde fundamentele verschijnselen naar voren zou brengen, die uiteindelijk zouden kunnen leiden tot het leggen van een vaste basis waarop vooruitzichten kunnen gesteund worden.

In afwachting is het misschien toch mogelijk op grond van de beschouwde gegevens een reeks algemeen geldende conclusies als zuivere hypothese te stellen. Observaties tijdens volgende jaren zullen dan kunnen aantonen in hoeverre deze hypothesen door de feiten bevestigd worden.

1° Op halflange termijn, en binnen het kader van een min of meer liberalistisch opgevat handelsbeleid, schijnt de evolutie van de marktsituatie slechts als secundaire factor bij de bepaling van het rendement van de Belgische zeevisserij te moeten beschouwd worden.

In grotere mate determinerend blijken visserijtechnische gegevens te zijn, zoals de productiviteit der visgronden, het al dan niet in grote hoeveelheden voorkomen van de vissoorten waarnaar een relatief grote vraag bestaat, het in gebruik nemen van nieuwe visserijtechnieken, het in exploitatie brengen van andere visgronden, enz...



Nog enkele vaartuigen gebouwd op het einde van de verslagperiode of nadien
Some other vessels built at the end of the period under review or later

2° Op langere termijn lijkt alles erop te wijzen dat de visserij van het standpunt van kapitaalsinvestering als een marginaal bedrijf moet beschouwd worden.

Enkel de bestwerkende individuele productie-eenheden brachten een voldoende bruto winst op om, na afschrijvingen, een bevredigende rente voor het geïnvesteerde kapitaal op te leveren.

3° Op gebied van het arbeidsinkomen mag het rendement van de zeevisserij over zijn geheel als bevredigend beschouwd worden.

4° In België lijken de tamelijk kleine- en middelgrote produktie-eenheden de beste kans te bieden op een bevredigende rentabiliteit, zowel wat betreft kapitaals- als arbeidsinkomen.

Daarenboven is het ook zo dat de artisanaalfamiliale bedrijfsvoering de meeste waarborgen schijnt te bieden voor een succesvolle exploitatie.

In de grond houden deze vier conclusies zo sterk verband met elkaar dat men zou kunnen stellen dat ze in feite vier uitdrukkingen zijn van éénzelfde fenomeen.

Inderdaad, de thesis dat alleen de familiaal-artisanaal geëxploiteerde vaartuigen een goede kans op rentabiliteit bieden (4e conclusie) houdt ongetwijfeld verband met het feit dat visserijtechnische factoren meer doorwegen in de exploitatieresultaten dan markttechnische factoren (cfr. 1e conclusie) wat als corrolarium heeft dat de visserijtechnische kennissen van de ondernemer een zeer groot belang krijgen. Deze technische kennissen vindt men natuurlijk bij uitstek in de familiaal-artisanale ondernemingen waar de ondernemers in de regel vissers of ex-vissers zijn.

Ook het feit dat de kapitaalsinvesteringen in de visserij weinig kans bieden op een aantrekkelijke remuneratie (2e conclusie) maar dat daarentegen het arbeidsinkomen in deze sektor vrij hoog ligt (3e conclusie) werkt het relatieve succes der familiaal-artisanale ondernemingen in de hand, omdat voor een familiaal-artisanaal bedrijf de netto-opbrengst (na afschrijvingen) van het geïnvesteerde kapitaal in feite niet van primair belang is, gezien het inkomen veelal hoofdzakelijk voortkomt uit het arbeidsinkomen van de ondernemer of zijn familieleden die met het schip varen.

Tenslotte kan gesteld worden dat de 3e conclusie (relatief hoog arbeidsinkomen) een sterke binding heeft met de 1e conclusie (belang van de visserij-technische factoren ten overstaan van de rentabiliteit) en onrechtstreeks invloed uitoefent op de 2e conclusie (relatief onbevredigend rendement van de kapitaalsinvesteringen) gezien het aandeel van de bemanning een belangrijke plaats inneemt in het totaal der kosten en op deze wijze slechts weinig mogelijkheid meer overlaat om, na aftrek der vaste kosten, nog voldoende van de besomming over te laten om een belangrijke beloning van de kapitaalsinvestering toe te laten.

Indien deze probleemstelling juist is kan hieruit verder afgeleid worden dat de twee voornaamste behoeften van het bedrijf zijn:

- 1° een bijzondere vorm van kapitaalsinvestering en
- 2° een grote zorg besteed aan de zgn. "human investments".

Inderdaad een voldoende toevoer van kapitaal langs de gewone investeringskanalen wordt sterk bemoeilijkt enerzijds door het onvoldoende rendement van de beleggingen en anderzijds door het feit dat de leefbaarheid van de onderneming in zo sterke mate afhangt van de bekwaamheid van reder en bemanning.

Hieraan moet nog toegevoegd worden het feit dat de handelswaarde van het schip en zijn uitrusting zeer onzeker is, zodat ook de hypothecaire dekking, genomen op het vaartuig, aan de investeerder weinig veiligheid biedt.

Resultaat van een en ander is dat het visserijbedrijf zich in de meeste Europese landen, op gebied van investering, in een zeer uitzonderlijke positie bevindt, die aanleiding heeft gegeven tot specifieke oplossingen waaronder de meest voorkomende zijn: kredietverlening onder waarborg van de Overheid, subsidiëring bij investering, staatsinvesteringen en coöperatieve kredietbanken opgericht en in stand gehouden door de bedrijfsgenoten, al dan niet in het kader van meer algemene coöperatieven en met of zonder steun van de Overheid.

De keuze viel in België op het systeem van kredietverlening door hiertoe speciaal aangeduide instellingen, op basis van hypothecaire dekking, en onder waarborg van de Overheid, die daarenboven kan tussenkomen in de interestenlast.

Dit systeem, waarin bij de beoordeling der aanvragen onder meer ook rekening gehouden wordt met de beroepskennis van de belanghebbende, de technische eigenschappen van het te bouwen schip en de vooruitzichten in de visserij, heeft tot nog toe volledig voldoening geschonken.

Een leemte blijft voorlopig nog het gebrek aan een bevredigende kredietregeling in geval van modernisering der bestaande schepen.

Het belang van de "human investments" anderzijds, werd lange tijd niet welbewust ervaren, en kreeg dienvolgens als dusdanig ook slechts fractionele aandacht.

In dit verband kwam reeds op het einde van vorige eeuw het beroepsonderwijs tot stand. Veel later begon het wetenschappelijk speurwerk, en nog later groeide de belangstelling voor de vulgarisatie van de resultaten van

dit laatste, met het doel door aanpassing van de beroeps-kennis der bedrijfsgenoten aan de algemene vooruitgang, het rendement der vloot op peil te houden.

Ook de pogingen om de recrutering van een voldoende aantal jongeren te bevorderen moeten in dit licht gezien worden.

Aan een systematische en welgeplande actie op dit gebied bestaat echter ongetwijfeld een voortdurende groeiende behoefte.

S U M M A R Y

- 1.- a) In order to facilitate the reading of the tables and graphs in this report, the explanatory notes here after give the meaning of the abbreviations and terms used.

<u>Dutch name</u>	<u>English name</u>
Aanvoer	Landings
Afschrijving/BT.	Depreciation per gross-tonnage
Besomming	Gross-earnings
Besomming/BT	Gross-earnings per gross-tonnage
Besomming/ZU	Gross-earnings per hour at sea
Boekhoudingen	Number of accountencies
Bodemvis	Demersal fish
Bouwprijs p/BT	Costs, calculated per gross-tonnage, for building a new vessel
Brandstof en smeerolie	Fuel and lubrication oil
BT - klasse	Gross-tonnage group
Deel bemanning	Crew wages
Diverse	Other costs, such as bookkeeping, administrative costs, etc.
Elektronische apparatuur	Electronic equipment (radio, radar, etc.)
Gedroogd	Dried
Gemiddeld aantal bemanningsleden	Average number of crew
Gemiddeld arbeidsloon per ingeschepte man	Average income per crew member
Gemiddelde besomming	Average gross earnings
G/BT	Average gross-tonnage
G/ZU	Average number of hours at sea
Gemiddelde VK	Average non-variable costs (costs not calculated as a per cent of the gross-earnings, such as: insurance, maintenance, fuel, ice, etc.)

Gemiddelde % K.	Average variable costs (costs calculated as a per cent of the gross-earnings, such as crew wages, unloading and selling costs (harbour dues, marketing fees, commission, etc.)
Gemiddeld overschot	Average gross profit (difference between gross-earnings and the sum of non-variable and variable costs)
G.K.Z.	Accident insurance
Gerookt	Smoked
Gezouten	Salted
Haring	Herring
Invoer	Import
Kabeljauw	Cod
Klipvis	Norway haddock
Koolvis	Coalfish
Los- en verkoopskosten	Unloading and selling costs (cfr. average variable costs)
Onderhoud	Maintenance (hull, engine, electricity)
Overschot p/BT	Gross-profit (cfr. average gross-profit) per gross-tonnage
Overschot p/ZU	Gross-profit per hour at sea
Patr. bijdrage	Social insurance (owner's contribution to social insurance scheme)
Pelagische vis	Pelagic fish
% (percent)t.o.v. besomming	Per cent of the gross-earnings
Schaal- en weekdieren	Crustaceans and molluscs
Schol	Plaice
Tong	Sole
Vaste kosten p/BT	Non-variable costs (cfr average non-variable costs) per gross-tonnage
Vaste kosten p/ZU	Non-variable costs per hour at sea
Vergelijkingsinkomen	Income of workers in other industries to be compared with the fisherman's earnings

Verzekering	Insurance
Vistuig	Fishing gear
IJs	Ice

b) The sea-fishing fleet is subdivided in following gross-tonnage groups:

0 - 30 G.T.: inshore boats, one day fishery on the coast for shrimps, demersal species and, during the winter, for sprats.

Crew: 2 à 4 men.

30 - 70 G.T.: near water boats making trips (ranging from 3 to 7 days) to the southern North-Sea, especially the Thames estuary, British Channel and the Dutch and Belgian coast. Catches mainly consisting of sole, flat fish (plaice, dabs, etc.) rays and round fish.

Crew: 4 à 5 men.

70 - 120 G.T.: middle water vessels making voyages of 10 to 16 days to the German Bight, the coasts of Yorkshire, the coast of Wales, the Irish Sea, the Irish Coast. Catches are generally about the same as in the foregoing group. Crew 5 to 6 men.

120 - 400 G.T.: distant-water vessels, fishing mainly for round fish, either in the northern part of the North Sea and off the Scottish coast or off the south coast of Iceland. Crew 6 to 10 men.

Over 400 G.T.: Nearly exclusively fishing off Iceland, mainly for round fish, in particular for species caught in large quantities as e.g. Norway haddock.

2.- GENERAL TENDENCIES

This report gives an overall picture of the results obtained by the catching side of the industry during the ten year's period 1957-1966.

In the beginning of this decade the industry had to face a serious crisis mainly caused by the complete disappearance or a strongly diminished productivity of traditional fishing grounds, such as the sole fishery on the White Bank, the herring fishery in the North-Sea, etc...

During the following years the fishermen turned to search new grounds, or to put into practice new fishing methods (for example introduction of the two-beam trawl), or to adapt their gear to the new circumstances. Moreover, important changes in the natural occurrences helped the industry to overcome gradually the difficulties of the first years of the period. Big catches of sole, cod, haddock and sprat together with a rise of the first-hand prices enabled the fishermen to realise profitable voyages.

Liberalization in the field of trade as a result of the coming into force of international conventions, such as Benelux, Common Market, GATT, caused during the period under review an increase of the import of fishery products by about 32 %, while exports rose by about 85 %.

Graphs I and II resp. show the steady rise of the total quantities of fishery products available on the Belgian market (landings plus imports minus exports) and the evolution of the landings by Belgian vessels in their homeports. In graphs III, IV, and V can be seen how imports and exports evolved.

Another phenomenon was the change in the structure of the fleet: more new vessels of the cutter-type were built, while on the other hand the number of inshore

vessels and large deepsea trawlers decreased. The average gross-tonnage of these new cutters rose from \pm 50 G.T. at the beginning of the period to \pm 100 G.T. at the end.

The necessity of using modern electronic equipment in order to intensify the fishing effort was realised and more instruments, such as radar, decca-navigator, decca track plotter, were installed on board the ships. So, for example in 1957 only 2,51 % of the ships had a radar on board, in 1967 that number had risen to 15,44 %, echo-sounders: in 1957, 60,41 % of the vessels, in 1967, 85,90 %, etc...

3.- RESULTS OF THE STATISTICAL EXAMINATION OF THE INFORMATION

An examination of the results obtained by the tonnage-groups shows that during the period under review, each group of vessels shows a rather important and steady rise of the gross-profit. Exception is to be made for the ships of over 400 G.T., fishing the Icelandic grounds, where, since 1962 a decline can be noted.

In graph VII is shown the evolution of the gross-earnings and the non-variable costs, calculated per gross-tonnage.

Tables II, III, IV, V and VI show, for the whole of the fleet, the evolution of the operating costs.

In table II are given the average yearly costs per vessel, table III shows the similar figures calculated per hour at sea, table IV those calculated per gross-tonnage.

Tables V and VI resp. give the importance of each item related to the total amount of the costs and to the gross-earnings, while graphs VIII and IX clearly show

the evolution of each item during period.

4.- PROFITABILITY

In this chapter an attempt is made to calculate the profitability of fishing vessels. Two criteria were retained: firstly the net-profit per gross-tonnage after depreciation and secondly the level of the fisherman's earning compared with the income of a comparable shore-worker.

As for the first criterion, the depreciation is not calculated by one of the usual methods as there are the straight-line method, the diminishing balance method, etc.. As a base served the replacement value of the vessel, which means the capital needed to build a new similar ship in each of the years of the period.

The table on page 67 shows the cost price per gross-tonnage during each of these years.

In the first part of table VII are inserted the gross-profit, the depreciation value per gross-ton, calculated at a rate of 6 per cent of the price of a new vessel and the net-profit (difference between gross-profit and depreciation value).

The second criterium is based upon the comparison between the fisherman's earnings and the income of a shore-worker in the house-building industry, taking into account a more or less large number of hours over-time.

The second part of table VII shows the difference between these two incomes.

The same information is illustrated in graphs X, XI and XII.

5.- CONCLUSIONS

From this report following general conclusions can be drawn:

- a) The profitability of the catching-side of the Belgian fishing industry seems to be more determined by technical conditions than by the external trade policy.
- b) As a way of capital investment, the fishing industry does not seem to be a lucrative enterprise in the long run, the results generally being marginal.
- c) On the contrary, as a way of living, the fisherman's income is quite satisfactory.
- d) In Belgium the vessels property of the shipper-owner seem to give the best results as well from a point of view of capital investment as of labour-income. To be noted that especially the vessels of 120/400 G.T., fishing the Icelandic grounds, obtained very encouraging results.
- e) Taking into account its special structure, the two most important needs of the industry seem to be a specially adapted way of capital investment and a greater care for human investment.

BIJLAGE 1

Bruto-tonnageklasse 0 - 30
Gemiddelde globale exploitatieresultaten per jaar

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	1.574	1.609	2.194	1.880	1.820	1.771	1.814	1.864	2.047	2.012
I. - <u>Besomming</u>	358.889	332.235	425.329	392.162	414.857	466.767	510.108	548.290	714.171	831.682
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	14.776	15.279	15.549	14.286	15.362	18.197	19.314	21.081	22.169	26.714
onderhoud	37.687	38.515	43.463	42.851	46.744	56.217	56.199	62.146	70.178	94.135
vistuig	23.705	19.704	28.720	28.241	27.146	27.929	26.422	28.197	35.669	36.502
ijs	7.708	8.237	10.966	9.567	8.874	9.718	10.697	11.446	12.022	13.004
brandst., s. olie	54.861	48.097	52.590	43.975	44.560	47.102	51.903	55.267	62.467	69.942
patr. bijdrage	23.039	24.644	28.341	23.494	26.014	27.072	28.978	33.906	46.175	55.649
elektr. apparat.	11.591	12.903	11.811	14.951	14.603	16.370	17.338	20.877	24.024	29.659
diverse	14.217	14.977	13.576	9.958	11.607	14.026	16.485	21.759	24.728	29.189
	187.584	182.356	205.016	187.323	194.910	216.631	227.336	254.679	297.432	354.784
III. - <u>Procent. kosten</u>										
deel bemann. (1)	142.453	129.504	165.938	151.604	160.723	179.426	198.749	214.063	268.622	330.304
los- & verk. kost.	14.259	14.808	18.544	20.440	20.894	24.027	29.771	29.553	41.005	50.438
G.K.Z.	4.486	4.153	5.317	4.980	5.269	5.928	6.478	6.963	9.070	10.562
	161.198	148.465	189.799	177.024	186.886	209.381	234.998	250.579	318.697	391.304
Totaal	348.782	330.821	394.815	364.347	381.796	426.012	462.334	505.258	616.129	726.088
saldo	10.107	1.414	30.514	27.815	33.061	40.755	47.774	43.032	98.042	85.594
gemidd. aantal bemanningsleden	3,13	3,12	3,14	2,58	2,46	3,-	2,92	2,87	2,61	2,93
gemidd. arbeidsloon per ingeschepte man	45.512	41.508	52.846	58.761	65.335	59.809	68.065	74.586	102.920	112.732

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

Bruto-tonnageklasse 0 - 30

BIJLAGE 1a

Gemiddelde exploitatieresultaten per zee-uur

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	1.574	1.609	2.194	1.880	1.820	1.771	1.814	1.864	2.047	2.012
I. - <u>Besomming</u>	228	206	194	209	228	264	281	294	349	413
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	9	9	7	8	8	10	11	12	11	13
onderhoud	24	24	20	23	26	32	31	33	34	47
vistuig	15	12	13	15	15	16	15	15	17	18
ijs	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6
brandst.,s.olie	35	31	24	23	24	27	29	30	30	35
patr.bijdrage	15	15	13	12	14	15	16	18	23	28
elektr.apparat.	7	8	5	8	8	9	9	11	12	15
diverse	9	9	6	5	6	8	9	12	12	14
	119	113	93	99	106	122	125	137	145	176
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemann.(1)	91	80	76	81	88	101	110	114	132	164
los-& verk.kost.	9	9	8	11	11	14	16	16	20	25
G.K.Z.	3	3	2	3	3	3	4	4	4	5
	103	92	86	95	102	118	130	134	156	194
Totaal	222	205	179	194	208	240	255	271	301	370
saldo	6	1	15	15	20	24	26	23	48	43
gemidd. aantal bemanningsleden	3,13	3,12	3,14	2,58	2,46	3,-	2,92	2,87	2,61	2,93
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	29	26	24	31	36	34	38	40	51	56

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 1b

Bruto-tonnageklasse 0 - 30

Gemiddelde exploitatieresultaten per B.T.

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Besomming</u>	18.405	16.822	21.108	19.520	20.227	22.960	24.572	25.151	33.388	36.329
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	758	774	772	711	749	895	930	967	1.036	1.164
onderhoud	1.933	1.950	2.157	2.133	2.278	2.765	2.707	2.852	3.281	4.101
vistuig	1.216	998	1.425	1.406	1.324	1.374	1.273	1.293	1.668	1.590
ijs	395	417	544	476	433	478	515	525	562	567
brandst.,s.olie	2.813	2.435	2.609	2.189	2.173	2.317	2.500	2.535	2.920	3.048
patr. bijdrage	1.181	1.248	1.407	1.169	1.268	1.332	1.396	1.555	2.159	2.425
elektr. apparaat.	594	653	586	744	712	805	835	958	1.123	1.292
diverse	729	758	674	496	566	690	794	998	1.156	1.272
	9.619	9.233	10.174	9.324	9.503	10.656	10.950	11.683	13.905	15.459
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemann.(1)	7.306	6.557	8.236	7.546	7.836	8.826	9.574	9.819	12.558	14.392
los-& verk.kost.	732	750	920	1.017	1.019	1.182	1.434	1.356	1.917	2.198
G.K.Z.	230	210	264	248	257	292	312	319	424	460
	8.268	7.517	9.420	8.811	9.112	10.300	11.320	11.494	14.899	17.050
Totaal	17.887	16.750	19.594	18.135	18.615	20.956	22.270	23.177	28.804	32.509
saldo	518	72	1.514	1.385	1.612	2.004	2.302	1.974	4.584	3.730
gemidd. aantal bemanningsleden	3,13	3,12	3,14	2,58	2,46	3,-	2,92	2,87	2,61	2,93
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	2.334	2.102	2.623	2.925	3.185	2.942	3.279	3.421	4.811	4.912

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 1c

Bruto-tonnageklasse 0 - 30

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	4,24	4,62	3,94	3,92	4,02	4,27	4,18	4,17	3,60	3,58
onderhoud	10,80	11,64	11,-	11,75	12,25	13,20	12,15	12,30	11,39	12,62
vistuig	6,80	5,96	7,27	7,75	7,11	6,56	5,71	5,58	5,79	4,89
ijs	2,21	2,49	2,78	2,63	2,32	2,28	2,31	2,27	1,95	1,74
brandst.,s.olie	15,73	14,54	13,32	12,07	11,68	11,06	11,23	10,94	10,14	9,37
patr.bijdrage	6,60	7,45	7,18	6,45	6,81	6,35	6,27	6,71	7,49	7,46
elektr.apparat.	3,32	3,90	2,99	4,10	3,82	3,84	3,75	4,13	3,90	3,98
diverse	4,08	4,53	3,44	2,73	3,04	3,29	3,57	4,31	4,01	3,91
	53,78	55,13	51,92	51,40	51,05	50,85	49,17	50,41	48,27	47,55
II. - <u>Procent. kosten</u>										
deel bemann.(1)	40,84	39,14	42,03	41,62	42,10	42,12	42,99	42,36	43,60	44,27
los-& verk.kosten	4,09	4,47	4,70	5,61	5,47	5,64	6,44	5,85	6,66	6,76
G.K.Z.	1,29	1,26	1,35	1,37	1,38	1,39	1,40	1,38	1,47	1,42
	46,22	44,87	48,08	48,60	48,95	49,15	50,83	49,59	51,73	52,45

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 1d

Bruto-tonnageklasse 0 - 30

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. Vaste kosten										
verzekering	4,12	4,60	3,66	3,64	3,70	3,90	3,79	3,84	3,10	3,21
onderhoud	10,50	11,59	10,22	10,93	11,27	12,04	11,02	11,33	9,84	11,32
vistuig	6,60	5,93	6,75	7,20	6,54	5,98	5,18	5,14	5,-	4,39
ijs	2,15	2,48	2,58	2,44	2,14	2,08	2,10	2,09	1,68	1,56
brandst., s.olie	15,29	14,48	12,36	11,21	10,74	10,09	10,17	10,08	8,75	8,41
patr. bijdrage	6,42	7,42	6,66	5,99	6,27	5,80	5,68	6,18	6,46	6,69
elektr. apparat.	3,23	3,88	2,78	3,81	3,52	3,51	3,40	3,81	3,36	3,57
diverse	3,96	4,51	3,19	2,54	2,80	3,-	3,23	3,97	3,46	3,51
	52,27	54,89	48,20	47,76	46,98	46,40	44,57	46,44	41,65	42,66
II. Procent. kosten										
deel bemann. (1)	39,69	38,98	39,01	38,66	38,74	38,44	38,96	39,04	37,61	39,72
los-& verk.kosten	3,97	4,46	4,36	5,21	5,04	5,15	5,84	5,39	5,74	6,06
G.K.Z.	1,25	1,25	1,25	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27
	44,91	44,69	44,62	45,14	45,05	44,86	46,07	45,70	44,62	47,05
Totaal	97,18	99,58	92,82	92,90	92,03	91,26	90,64	92,14	86,27	89,71
saldo	2,82	0,42	7,18	7,10	7,97	8,74	9,36	7,86	13,73	10,29

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 2

Bruto-tonnageklasse 30 - 70
Gemiddelde globale exploitatieresultaten per jaar

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	5.160	5.184	5.592	5.712	5.496	5.109	4.965	5.063	4.539	4.398
I. - <u>Besomming</u>	1.191.021	1.240.829	1.268.235	1.450.868	1.535.696	1.521.994	1.824.604	1.604.534	1.779.998	1.851.124
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	49.213	50.560	53.931	52.513	54.320	55.549	56.270	57.249	63.059	65.530
onderhoud	104.310	103.374	115.783	137.297	155.795	138.781	171.202	148.838	159.332	178.455
vistuig	72.804	78.917	94.171	103.074	112.883	97.506	109.567	99.600	87.900	85.558
ijs	43.107	44.521	49.531	51.327	51.564	47.351	47.722	48.557	48.774	51.137
brandst.,s.olie	219.045	201.977	202.733	194.614	184.069	173.784	187.316	167.292	169.755	160.103
patr. bijdrage	55.573	64.870	62.010	61.996	64.044	63.517	66.659	72.772	99.782	102.598
elektr.apparat.	30.210	30.210	30.210	45.533	55.271	61.916	73.914	70.884	73.254	82.277
diverse	45.909	57.213	39.549	42.074	35.437	34.592	45.193	47.586	64.016	48.944
	620.171	631.642	647.918	688.428	713.383	672.996	757.843	713.778	765.872	774.602
III.- <u>Procent.kosten</u>										
deel bemann.(1)	410.718	423.675	430.252	480.443	516.704	518.770	614.921	551.075	605.744	649.085
los-& verk.kost.	66.047	73.029	77.549	98.474	115.775	112.753	149.732	166.239	164.229	168.696
G.K.Z.	14.888	15.510	15.853	18.397	19.423	19.329	23.131	20.458	22.609	23.515
	491.653	512.214	523.654	597.314	651.902	650.852	787.784	737.772	792.582	841.296
Totaal	1.111.824	1.143.856	1.171.572	1.285.742	1.365.285	1.323.848	1.545.627	1.451.550	1.558.454	1.615.898
saldo	79.197	96.973	96.663	165.126	170.411	198.146	278.977	152.984	221.544	235.226
gemidd. aantal bemanningsleden	4,38	4,33	4,30	4,37	4,37	4,30	4,18	4,03	3,90	3,83
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	93.558	97.846	100.059	109.941	117.969	120.644	147.110	136.743	155.318	169.473

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 2a

Bruto-tonnageklasse 30 - 70
Gemiddelde exploitatieresultaten per zee-uur

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	5.160	5.184	5.592	5.712	5.496	5.109	4.965	5.063	4.539	4.398
I. - <u>Besomming</u>	231	239	227	254	279	298	367	317	392	421
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	10	10	10	9	10	11	11	11	14	15
onderhoud	20	20	21	24	28	27	34	29	35	41
vistuig	14	15	17	18	21	19	22	20	19	19
ijs	8	9	9	9	9	9	10	10	11	12
brandst.,s.olie	42	39	36	34	33	34	38	33	37	36
patr. bijdrage	11	13	11	11	12	12	13	15	22	23
elektr.apparat.	6	6	5	8	10	12	15	14	16	19
diverse	9	11	7	7	6	7	9	9	14	11
	120	123	116	120	129	131	152	141	168	176
III. - <u>Procent.kosten</u>										
deel bemann.(1)	80	82	77	84	94	102	124	109	134	148
los-& verk.kosten	13	14	14	17	21	22	30	33	36	38
G.K.Z.	3	3	3	3	4	4	5	4	5	5
	96	99	94	104	119	128	159	146	175	191
Totaal	216	222	210	224	248	259	311	287	343	367
saldo	15	17	17	30	31	39	56	30	49	53
gemidd. aantal bemanningsleden	4,38	4,33	4,30	4,37	4,57	4,30	4,18	4,03	3,90	3,83
gemidd. arbeids- loon per inge- scheepte man	18	19	18	19	21	24	30	27	34	39

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 2b

Bruto-tonnageklasse 30 - 70
Gemiddelde exploitatieresultaten per B.T.

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Besomming</u>	23.312	24.673	25.349	28.902	30.653	30.240	36.174	32.110	34.738	36.381
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	963	1.005	1.078	1.046	1.084	1.104	1.115	1.146	1.231	1.288
onderhoud	2.042	2.056	2.314	2.735	3.110	2.758	3.394	2.979	3.109	3.507
vistuig	1.425	1.569	1.882	2.053	2.253	1.937	2.172	1.993	1.715	1.681
ijs	844	885	990	1.023	1.029	941	946	972	952	1.005
brandst., s. olie	4.287	4.016	4.052	3.877	3.675	3.453	3.714	3.348	3.313	3.147
patr. bijdrage	1.088	1.290	1.239	1.235	1.278	1.262	1.322	1.476	1.947	2.016
elektr. apparaat.	591	601	604	907	1.103	1.230	1.465	1.419	1.430	1.617
diverse	899	1.138	791	838	707	687	896	952	1.249	962
	12.139	12.560	12.950	13.714	14.239	13.372	15.024	14.285	14.946	15.223
III. - <u>Procent. kosten</u>										
deel bemann.(1)	8.039	8.425	8.600	9.571	10.314	10.307	12.191	11.028	11.822	12.757
los- & verk.kost.	1.293	1.452	1.550	1.962	2.311	2.240	2.969	3.327	3.205	3.316
G.K.Z.	291	308	317	366	388	384	459	409	441	462
	9.623	10.185	10.467	11.899	13.013	12.931	15.619	14.764	15.468	16.535
Totaal	21.762	22.745	23.417	25.613	27.252	26.303	30.643	29.049	30.414	31.758
saldo	1.550	1.928	1.932	3.289	3.401	3.937	5.531	3.061	4.324	4.623
gemidd. aantal bemanningsleden	4,38	4,33	4,30	4,37	4,37	4,30	4,18	4,03	3,90	3,83
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	1.835	1.946	2.000	2.190	2.360	2.397	2.917	2.736	3.031	3.331

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 2c

Bruto-tonnageklasse 30 - 70

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten

I. - Vaste kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
verzekering	4,43	4,42	4,60	4,08	3,98	4,20	3,64	3,94	4,05	4,05
onderhoud	9,38	9,04	9,88	10,68	11,41	10,48	11,08	10,25	10,22	11,03
vistuig	6,55	6,90	8,04	8,02	8,27	7,37	7,09	6,86	5,64	5,29
ijs	3,88	3,89	4,23	3,99	3,78	3,58	3,09	3,35	3,13	3,16
brandst.,s.olie	19,69	17,66	17,30	15,14	13,48	13,12	12,12	11,53	10,89	9,90
patr. bijdrage	5,-	5,67	5,29	4,82	4,69	4,80	4,31	5,08	6,40	6,35
elektr.apparat.	2,72	2,64	2,58	3,54	4,05	4,67	4,78	4,88	4,70	5,09
diverse	4,13	5,-	3,38	3,27	2,59	2,61	2,92	3,28	4,11	3,03

55,78	55,22	55,30	53,54	52,25	50,83	49,03	49,17	49,14	47,99
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

II.- Procent. kosten

deel bemann.(1)	36,94	37,04	36,73	37,37	37,84	39,19	39,78	37,97	38,87	40,13
los-& verk.kost.	5,94	6,38	6,62	7,66	8,48	8,52	9,69	11,45	10,54	10,43
G.K.Z.	1,34	1,36	1,35	1,43	1,42	1,46	1,50	1,41	1,45	1,45

44,22	44,78	44,70	46,46	47,75	49,17	50,97	50,83	50,86	52,01
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 2d

Bruto-tonnageklasse 30 - 70

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming

I. - Vaste kosten

verzekering

onderhoud

vistuig

ijs

brandst., s. olie

patr. bijdrage

elektr. apparaat.

diverse

II. - Procent.kosten

deel bemann. (1)

los- & verk. kost.

G.K.Z.

Totaal

saldo

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
verzekering	4,13	4,07	4,25	3,62	3,54	3,65	3,08	3,57	3,54	3,54
onderhoud	8,76	8,33	9,13	9,46	10,14	9,12	9,38	9,28	8,95	9,65
vistuig	6,11	6,36	7,43	7,10	7,35	6,41	6,-	6,21	4,94	4,62
ijs	3,62	3,59	3,90	3,54	3,36	3,11	2,62	3,03	2,74	2,76
brandst., s. olie	18,39	16,28	15,99	13,41	11,99	11,42	10,27	10,43	9,54	8,65
patr. bijdrage	4,67	5,23	4,89	4,27	4,17	4,17	3,65	4,60	5,60	5,54
elektr. apparaat.	2,54	2,43	2,38	3,14	3,60	4,07	4,05	4,42	4,11	4,44
diverse	3,85	4,61	3,12	2,90	2,31	2,27	2,48	2,96	3,60	2,64
	52,07	50,90	51,09	47,44	46,46	44,22	41,53	44,50	43,02	41,84
deel bemann. (1)	34,48	34,14	33,93	33,11	33,65	34,08	33,70	34,34	34,03	35,07
los- & verk. kost.	5,55	5,89	6,11	6,79	7,54	7,41	8,21	10,36	9,23	9,11
G.K.Z.	1,25	1,25	1,25	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27
	41,28	41,28	41,29	41,17	42,46	42,76	43,18	45,97	44,53	45,45
Totaal	93,35	92,18	92,38	88,61	88,92	86,98	84,71	90,47	87,55	87,29
saldo	6,65	7,82	7,62	11,39	11,08	13,02	15,29	9,53	12,45	12,71

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 3

Bruto-tonnageklasse 70 - 120

Gemiddelde globale exploitatieresultaten per jaar

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	5.640	5.736	5.928	6.048	5.856	5.705	5.674	5.795	5.535	5.524
I. - <u>Besomming</u>	1.642.549	1.700.560	1.713.750	2.039.494	2.265.248	2.193.677	2.694.207	2.810.394	3.021.966	3.432.838
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	75.648	77.838	76.978	75.798	78.555	82.492	87.644	97.172	102.970	117.138
onderhoud	150.574	178.003	178.917	213.648	243.038	250.360	279.522	284.313	276.133	300.726
vistuig	126.326	145.240	140.098	161.458	191.765	172.473	203.369	180.583	190.329	197.677
ijs	65.153	65.144	66.538	70.319	82.255	71.197	62.983	68.014	62.549	77.570
brandst., s. olie	366.168	327.844	326.076	328.543	321.853	314.039	328.985	332.035	331.838	335.718
patr. bijdrage	67.795	80.833	80.648	77.798	87.783	82.916	90.728	108.254	149.815	165.612
elektr. apparat.	52.853	60.479	66.328	71.301	91.287	87.287	101.337	105.110	106.254	118.289
diverse	50.847	70.996	28.416	44.259	41.713	48.824	57.546	69.433	77.003	73.172
	955.364	1.006.377	963.999	1.043.124	1.138.249	1.109.588	1.212.114	1.244.914	1.296.891	1.385.902
III. - <u>Procent.kosten</u>										
deel bemann.(1)	532.064	542.358	550.203	640.965	675.802	694.281	866.552	921.851	997.422	1.146.565
los-& verk.kost.	97.196	108.616	104.963	164.024	232.790	182.725	249.071	234.506	246.814	358.242
G.K.Z.	20.532	21.257	21.422	25.902	28.769	27.860	34.154	35.833	38.379	43.391
	649.792	672.231	676.588	830.891	937.361	904.866	1.149.777	1.192.190	1.282.615	1.548.198
Totaal	1.605.156	1.678.608	1.640.587	1.874.015	2.075.610	2.014.454	2.361.891	2.437.104	2.579.506	2.934.100
saldo	37.393	21.952	73.163	165.479	189.638	179.223	332.316	373.290	442.460	498.738
gemidd. aantal bemanningsleden	5,71	5,45	5,57	5,51	5,33	5,45	5,27	5,07	5,06	4,86
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	93.181	99.333	98.603	116.117	126.792	127.158	164.431	181.824	197.118	235.918

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 3a

Bruto-tonnageklasse 70 - 120
Gemiddelde exploitatieresultaten per zee-uur

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	5.640	5.736	5.928	6.048	5.856	5.705	5.674	5.795	5.535	5.524
I. - <u>Besomming</u>	291	296	289	337	387	385	475	485	546	621
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	13	14	13	13	13	14	15	17	19	21
onderhoud	27	31	30	35	41	44	49	49	50	54
vistuig	22	25	24	27	33	30	36	31	34	36
ijs	12	11	11	12	14	12	11	12	11	14
brandst.,s.olie	65	57	55	54	55	55	58	57	60	61
patr. bijdrage	12	14	14	13	15	15	16	19	27	30
elektr.apparat.	9	11	11	12	16	15	18	18	19	21
diverse	9	12	5	7	7	9	10	12	14	13
	169	175	163	173	194	194	213	215	234	250
III.- <u>Procent.kosten</u>										
deel bemann.(1)	94	95	92	106	115	122	153	159	180	208
los-& verk.kost.	17	19	18	27	40	32	44	40	45	65
G.K.Z.	4	4	4	4	5	5	6	6	7	8
	115	118	114	137	160	159	203	205	232	281
Totaal	284	293	277	310	354	353	416	420	466	531
saldo	7	3	12	27	33	32	59	65	80	90
gemidd. aantal bemanningsleden	5,71	5,45	5,57	5,51	5,33	5,45	5,27	5,07	5,06	4,86
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	16	17	17	19	22	22	29	31	36	43

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 3b

Bruto-tonnageklasse 70 - 120

Gemiddelde exploitatieresultaten per B.T.

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Besomming</u>	18.708	19.309	19.667	23.129	26.941	26.199	30.609	31.468	32.980	37.558
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	862	884	883	859	934	985	996	1.088	1.124	1.282
onderhoud	1.715	2.021	2.053	2.423	2.890	2.990	3.176	3.183	3.013	3.290
vistuig	1.439	1.649	1.608	1.831	2.281	2.060	2.310	2.022	2.077	2.163
ijs	742	740	764	797	978	850	715	762	683	849
brandst.,s.olie	4.170	3.723	3.742	3.726	3.828	3.751	3.738	3.718	3.621	3.673
patr. bijdrage	772	918	926	882	1.044	990	1.031	1.212	1.635	1.812
elektr.apparat.	602	687	761	808	1.086	1.043	1.151	1.177	1.160	1.294
diverse	579	806	326	502	496	583	654	777	840	800
	10.881	11.428	11.063	11.828	13.537	13.252	13.771	13.939	14.153	15.163
III.- <u>Proc. kosten</u>										
deel bemann.(1)	6.060	6.158	6.314	7.269	8.038	8.292	9.845	10.322	10.885	12.544
los-& verk.kost.	1.107	1.233	1.204	1.860	2.769	2.182	2.830	2.626	2.694	3.919
G.K.Z.	234	241	246	295	342	333	388	401	419	475
	7.401	7.632	7.764	9.424	11.149	10.807	13.063	13.349	13.998	16.938
Totaal	18.282	19.060	18.827	21.252	24.686	24.059	26.834	27.288	28.151	32.101
saldo	426	249	840	1.877	2.255	2.140	3.775	4.180	4.829	5.457
gemidd. aantal bemanningsleden	5,71	5,45	5,57	5,51	5,33	5,45	5,27	5,07	5,06	4,86
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	1.061	1.130	1.134	1.319	1.508	1.521	1.868	2.036	2.151	2.581

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 3c

Bruto-tonnageklasse 70 - 120

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten

I. - Vaste kosten

verzekering

onderhoud

vistuig

ijs

brandst., s. olie

patr. bijdrage

elektr. apparaat.

diverse

II. - Procent. kosten

deel bemann. (1)

los- & verk. kost.

G.K.Z.

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
verzekering	4,71	4,64	4,69	4,04	3,78	4,10	3,71	3,99	3,99	4,-
onderhoud	9,38	10,60	10,91	11,40	11,71	12,43	11,83	11,67	10,70	10,25
vistuig	7,87	8,65	8,54	8,62	9,24	8,56	8,61	7,41	7,38	6,74
ijs	4,06	3,88	4,05	3,75	3,96	3,54	2,67	2,79	2,42	2,64
brandst., s. olie	22,81	19,53	19,88	17,53	15,51	15,59	13,93	13,62	12,86	11,44
patr. bijdrage	4,22	4,82	4,92	4,15	4,23	4,12	3,84	4,44	5,81	5,64
elektr. apparaat.	3,29	3,60	4,04	3,80	4,40	4,33	4,29	4,31	4,12	4,03
diverse	3,17	4,23	1,73	2,36	2,01	2,42	2,44	2,85	2,99	2,49
	59,51	59,95	58,76	55,65	54,84	55,09	51,32	51,08	50,27	47,23
deel bemann. (1)	33,15	32,31	33,54	34,22	32,56	34,46	36,69	37,83	38,67	39,08
los- & verk. kost.	6,06	6,47	6,40	8,75	11,21	9,07	10,54	9,62	9,57	12,21
G.K.Z.	1,28	1,27	1,30	1,38	1,39	1,38	1,45	1,47	1,49	1,48
	40,49	40,05	41,24	44,35	45,16	44,91	48,68	48,92	49,73	52,77

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 3d

Bruto-tonnageklasse 70 - 120

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming

I. - Vaste kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
verzekering	4,60	4,58	4,49	3,72	3,47	3,76	3,25	3,46	3,41	3,41
onderhoud	9,17	10,47	10,44	10,47	10,73	11,41	10,37	10,12	9,14	8,76
vistuig	7,69	8,54	8,17	7,92	8,46	7,86	7,55	6,43	6,30	5,76
ijs	3,97	3,83	3,88	3,45	3,63	3,25	2,34	2,42	2,07	2,26
brandst., s.olie	22,29	19,28	19,03	16,11	14,21	14,32	12,21	11,81	10,97	9,78
patr. bijdrage	4,13	4,75	4,71	3,81	3,87	3,78	3,37	3,85	4,96	4,82
elektr.apparat.	3,22	3,56	3,87	3,50	4,03	3,98	3,76	3,74	3,52	3,45
diverse	3,09	4,17	1,66	2,17	1,84	2,22	2,15	2,47	2,55	2,13

	58,16	59,18	56,25	51,15	50,24	50,58	45,-	44,30	42,92	40,37
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------	-------	-------	-------

II.- Procent. kosten

deel bemann.(1)	32,39	31,89	32,11	31,43	29,83	31,65	32,16	32,81	33,-	33,40
los-& verk.kost.	5,92	6,39	6,12	8,04	10,28	8,33	9,24	8,34	8,17	10,43
G.K.Z.	1,25	1,25	1,25	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27

	39,56	39,53	39,48	40,74	41,38	41,25	42,67	42,42	42,44	45,10
Totaal	97,72	98,71	95,73	91,89	91,62	91,83	87,67	86,72	85,36	85,47
saldo	2,28	1,29	4,27	8,11	8,38	8,17	12,33	13,28	14,64	14,53

(1) met inbegrip van het deel van de medevarende eigenaar

BIJLAGE 4

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : Noordzee
Gemiddelde globale exploitatieresultaten per jaar

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	6.096	6.408	6.360	5.952	6.168	5.688	6.113	5.611	5.535	5.400
I. - <u>Besomming</u>	2.477.996	2.946.512	2.948.243	2.699.458	3.003.421	2.772.373	4.002.447	3.895.018	4.259.403	3.830.641
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	117.692	131.767	153.771	150.915	177.274	162.636	183.878	172.373	201.863	157.368
onderhoud	209.752	352.364	287.718	363.114	366.686	276.454	409.436	478.842	529.504	440.816
vistuig	217.247	241.892	295.784	255.889	286.906	304.087	289.799	263.780	229.917	217.836
ijs	109.457	127.602	122.884	115.164	121.951	103.096	116.368	111.449	142.389	103.145
brandst.,s.olie	661.785	679.846	682.596	555.737	662.820	505.961	592.988	537.180	532.653	413.053
patr. bijdrage	97.476	138.618	118.768	97.555	110.989	106.136	127.982	146.097	186.741	202.344
elektr.apparat.	90.313	100.675	116.051	92.501	136.995	116.078	143.200	144.771	139.896	118.049
diverse	82.982	56.834	111.801	57.705	63.476	71.108	98.054	98.438	157.700	73.453
	1.586.710	1.829.598	1.889.373	1.688.580	1.927.097	1.645.556	1.961.705	1.952.930	2.120.663	1.726.064
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	721.549	851.642	850.342	780.770	894.524	787.636	1.181.235	1.151.100	1.407.032	1.216.755
los-& verk.kost.	164.582	200.263	187.440	212.631	252.182	272.873	345.876	342.671	333.280	451.893
G.K.Z.	30.975	36.831	36.853	34.283	38.143	35.209	50.929	49.467	54.094	48.656
	917.106	1.088.736	1.074.635	1.027.684	1.184.849	1.095.718	1.578.040	1.543.238	1.794.406	1.717.304
Totaal	2.503.816	2.918.334	2.964.008	2.716.264	3.111.946	2.741.274	2.539.745	3.496.168	3.915.069	3.443.368
saldo	- 25.820	28.178	- 15.765	- 16.806	- 108.525	31.099	462.702	398.850	344.334	387.273
gemidd. aantal bemanningsleden	7,67	7,67	7,34	7,25	7,10	6,67	6,50	6,31	6,-	5,56
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	93.952	111.035	115.693	107.692	125.989	118.086	181.728	182.424	234.505	218.840

BIJLAGE 4a

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : Noordzee
Gemiddelde exploitatieresultaten per zee-uur

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	6.096	6.408	6.360	5.952	6.168	5.688	6.113	5.611	5.535	5.400
I. - <u>Besomming</u>	406	460	464	454	487	487	655	694	770	709
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	19	21	24	25	29	29	30	31	36	29
onderhoud	34	55	45	61	59	49	67	85	96	82
vistuig	36	38	47	43	47	53	47	47	42	40
ijs	18	20	19	19	20	18	19	20	26	19
brandst.,s.olie	109	106	107	93	107	89	97	96	96	77
patr. bijdrage	16	22	19	16	18	19	21	26	34	37
elektr.apparat.	15	16	18	16	22	20	23	26	25	22
diverse	14	9	18	10	10	12	16	18	28	14
	261	287	297	383	312	289	320	349	383	320
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	118	133	134	131	145	138	193	205	254	225
los-& verk.kost.	27	31	29	36	41	48	57	61	60	84
G.K.Z.	5	6	6	6	6	6	8	9	10	9
	150	170	169	173	192	192	258	275	324	318
Totaal	411	457	466	456	504	481	578	624	707	638
saldo	- 5	3	- 2	- 2	- 17	- 6	77	70	63	71
gemidd. aantal bemanningsleden	7,67	7,67	7,34	7,25	7,10	6,67	6,50	6,31	6,-	5,56
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	15	17	18	18	20	21	30	32	42	40

BIJLAGE 4b

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : Noordzee

Gemiddelde exploitatieresultaten per B.T.

I. - Besomming

II. - Vaste kosten

verzekering
onderhoud
vistuig
ijs
brandst.,s.olie
patr. bijdrage
elektr.apparat.
diverse

III.- Procent. kosten

deel bemanning
los-& verk.kost.
G.K.Z.

Totaal
saldo
gemidd. aantal
bemanningsleden
gemidd. arbeids-
loon per inge-
scheepte man

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Besomming</u>	18.894	22.347	21.172	19.202	20.624	19.376	26.534	25.924	27.073	27.420
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	897	999	1.104	1.074	1.217	1.137	1.219	1.147	1.283	1.126
onderhoud	1.599	2.672	2.066	2.583	2.518	1.932	2.714	3.187	3.366	3.156
vistuig	1.656	1.835	2.124	1.820	1.970	2.125	1.921	1.756	1.461	1.559
ijs	835	968	882	819	837	721	772	742	905	738
brandst.,s.olie	5.046	5.156	4.902	3.953	4.552	3.536	3.931	3.575	3.386	2.957
patr. bijdrage	743	1.051	853	694	762	742	849	972	1.187	1.448
elektr.apparat.	689	764	833	658	941	811	949	964	889	845
diverse	633	431	803	410	436	497	650	655	1.002	526
	12.098	13.876	13.567	12.011	13.233	11.501	13.005	12.998	13.479	12.355
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	5.502	6.459	6.107	5.554	6.142	5.505	7.831	7.661	8.943	8.710
los-& verk.kost.	1.255	1.519	1.346	1.513	1.732	1.907	2.293	2.281	2.118	3.235
G.K.Z.	236	279	265	244	262	246	338	329	344	348
	6.993	8.257	7.718	7.311	8.136	7.658	10.462	10.271	11.405	12.293
Totaal	19.091	22.133	21.285	19.322	21.369	19.159	23.467	23.269	24.884	24.648
saldo	- 197	214	- 113	- 120	- 745	217	3.067	2.655	2.189	2.772
gemidd. aantal bemanningsleden	7,67	7,67	7,34	7,25	7,10	6,67	6,50	6,31	6,-	5,56
gemidd. arbeids- loon per inge- scheepte man	717	842	832	766	865	825	1.205	1.214	1.491	1.567

BIJLAGE 4c

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : Noordzee

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten

I. - Vaste kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
verzekering	4,70	4,52	5,19	5,56	5,70	5,93	5,19	4,93	5,16	4,57
onderhoud	8,38	12,07	9,71	13,37	11,78	10,08	11,57	13,70	13,52	12,79
vistuig	8,68	8,29	9,98	9,42	9,22	11,09	8,19	7,54	5,87	6,33
ijs	4,37	4,37	4,14	4,24	3,92	3,76	3,29	3,19	3,64	3,-
brandst.,s.olie	26,43	23,29	23,03	20,46	21,30	18,46	16,75	15,36	13,61	12,-
patr. bijdrage	3,89	4,75	4,01	3,59	3,57	3,87	3,61	4,18	4,77	5,88
elektr.apparat.	3,61	3,45	3,91	3,41	4,40	4,24	4,05	4,14	3,57	3,43
diverse	3,31	1,95	3,77	2,12	2,04	2,59	2,77	2,82	4,03	2,13
	63,37	62,69	63,74	62,17	61,93	60,02	55,42	55,86	54,17	50,13

II.- Procent. kosten

deel bemanning	28,82	29,19	28,70	28,74	28,74	28,73	33,37	32,93	35,94	35,34
los-& verk.kost.	6,57	6,86	6,32	7,83	8,10	9,96	9,77	9,80	8,51	13,12
G.K.Z.	1,24	1,26	1,24	1,26	1,23	1,29	1,44	1,41	1,38	1,41
	36,63	37,31	36,26	37,83	38,07	39,98	44,58	44,14	45,83	49,87

BIJLAGE 4d

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : Noordzee

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming

I. - Vaste kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
verzekering	4,75	4,47	5,21	5,59	5,90	5,87	4,59	4,43	4,74	4,11
onderhoud	8,46	11,96	9,76	13,45	12,21	9,97	10,23	12,29	12,43	11,51
vistuig	8,77	8,21	10,03	9,48	9,55	10,97	7,24	6,77	5,40	5,69
ijs	4,42	4,33	4,17	4,27	4,06	3,72	2,91	2,86	3,34	2,69
brandst.,s.olie	26,71	23,07	23,15	20,59	22,07	18,25	14,82	13,79	12,51	10,78
patr. bijdrage	3,93	4,70	4,03	3,61	3,70	3,83	3,20	3,75	4,38	5,28
elektr.apparat.	3,64	3,42	3,94	3,43	4,56	4,19	3,58	3,72	3,28	3,08
diverse	3,35	1,93	3,79	2,14	2,11	2,56	2,45	2,53	3,70	1,92

	64,03	62,09	64,08	62,56	64,16	59,36	49,02	50,14	49,78	45,06
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

II.- Procent. kosten

deel bemanning	29,12	28,90	28,84	28,92	29,78	28,41	29,51	29,55	33,04	31,76
los-& verk.kost.	6,64	6,80	6,36	7,88	8,40	9,84	8,64	8,80	7,82	11,80
G.K.Z.	1,25	1,25	1,25	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27

	37,01	36,95	36,45	38,07	39,45	39,52	39,42	39,62	42,13	44,83
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Totaal	101,04	99,04	100,53	100,63	103,61	98,88	88,44	89,76	91,91	89,89
saldo	- 1,04	0,96	- 0,53	- 0,63	- 3,61	1,12	11,56	10,24	8,09	10,11

BIJLAGE 5

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : IJsland
Gemiddelde globale exploitatieresultaten per jaar

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	5.952	6.528	6.672	6.648	6.912	6.540	6.886	5.682	6.733	6.627
I. - <u>Besomming</u>	3.788.220	4.294.063	3.725.099	3.907.083	3.878.014	3.706.770	4.697.251	4.330.091	5.662.168	5.109.414
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	180.879	179.857	183.555	179.162	189.874	172.480	193.731	180.227	216.606	218.650
onderhoud	350.732	350.906	430.313	404.055	356.949	444.159	367.554	472.815	535.815	533.890
vistuig	250.069	309.234	274.289	281.229	281.279	257.837	294.228	196.692	325.889	210.360
ijs	159.839	170.955	149.612	147.666	146.491	125.776	97.185	117.348	187.730	144.825
brandst.,s.olie	732.088	799.454	699.992	717.080	693.476	621.723	749.788	571.241	694.627	725.489
patr. bijdrage	108.128	140.537	142.376	139.561	147.452	150.459	185.220	163.342	229.231	256.470
elektr.apparat.	141.226	157.447	150.495	144.132	155.685	136.551	165.348	157.223	188.137	187.657
diverse	68.443	122.430	129.598	149.597	124.007	89.505	72.614	76.271	165.820	149.241
	1.991.404	2.230.820	2.160.230	2.162.482	2.095.213	1.998.490	2.125.668	1.935.159	2.543.191	2.426.582
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	1.040.748	1.187.429	1.047.257	1.047.024	1.185.326	1.142.926	1.465.892	1.418.069	1.844.129	1.662.659
los-& verk.kost.	270.355	299.605	247.214	378.670	298.014	278.557	337.973	294.358	428.773	450.558
G.K.Z.	47.353	53.676	46.564	49.620	49.251	47.076	59.655	54.992	71.910	64.889
	1.358.456	1.540.710	1.341.035	1.475.314	1.532.591	1.468.559	1.863.520	1.767.419	2.344.812	2.178.106
Totaal	3.349.860	3.771.530	3.501.265	3.637.796	3.627.804	3.467.049	3.989.188	3.702.578	4.888.003	4.604.688
saldo	438.360	522.533	223.834	269.287	250.210	239.721	708.063	627.513	774.165	504.726
gemidd. aantal bemanningsleden	7,68	7,66	7,34	7,25	7,10	6,75	6,90	6,31	6,-	5,56
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	135.514	154.815	142.484	144.417	166.947	169.322	212.448	224.733	307.354	299.039

BIJLAGE 5a

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : IJsland
Gemiddelde exploitatieresultaten per zee-uur

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	5.952	6.528	6.672	6.648	6.912	6.540	6.886	5.682	6.733	6.627
I. - <u>Besomming</u>	636	658	558	588	561	567	682	726	841	771
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	30	28	28	27	27	26	28	32	32	33
onderhoud	59	54	65	61	52	68	53	83	79	81
vistuig	42	47	41	42	41	39	43	35	48	32
ijs	27	26	22	22	21	19	14	21	28	22
brandst., s.olie	123	122	105	108	100	95	109	101	103	109
patr. bijdrage	18	22	21	21	21	23	27	29	34	39
elektr.apparat.	24	24	23	22	23	21	24	28	28	28
diverse	12	19	19	23	18	14	11	13	25	23
	335	342	324	326	303	305	309	342	377	367
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	175	182	157	158	171	175	213	250	274	251
los-& verk.kost.	45	46	37	57	43	43	49	52	64	68
G.K.Z.	8	8	7	7	7	7	9	10	11	10
	228	236	201	222	221	225	271	312	349	329
Totaal	563	578	525	548	524	530	580	654	726	696
saldo	73	80	33	40	37	37	102	72	115	75
gemidd. aantal bemanningsleden	7,68	7,66	7,34	7,25	7,10	6,75	6,90	6,31	6,-	5,56
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	23	24	21	22	24	26	31	40	46	45

BIJLAGE 5b

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : IJsland
Gemiddelde exploitatieresultaten per B.T.

I. - Besomming

II. - Vaste kosten

verzekering
onderhoud
vistuig
ijs
brandst.,s.olie
patr. bijdrage
elektr.apparat.
diverse

III.- Procent. kosten

deel bemanning
los-& verk.kost.
G.K.Z.

Totaal
saldo
gemidd. aantal
bemanningsleden
gemidd. arbeids-
loon per inge-
scheepte man

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Besomming</u>	25.277	28.959	23.269	24.360	23.802	25.934	30.225	30.020	33.958	31.379
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	1.207	1.213	1.147	1.117	1.165	1.207	1.247	1.249	1.300	1.343
onderhoud	2.340	2.367	2.688	2.519	2.191	3.108	2.365	3.278	3.209	3.279
vistuig	1.669	2.085	1.713	1.753	1.726	1.804	1.893	1.364	1.954	1.292
ijs	1.067	1.153	935	921	900	880	625	814	1.126	889
brandst.,s.olie	4.885	5.391	4.372	4.471	4.256	4.350	4.825	3.960	4.166	4.455
patr. bijdrage	721	948	889	870	905	1.053	1.192	1.132	1.375	1.575
elektr.apparat.	942	1.062	940	899	956	955	1.064	1.090	1.128	1.152
diverse	457	826	810	933	761	626	467	529	994	917
	13.288	15.045	13.494	13.483	12.860	13.983	13.678	13.416	15.252	14.902
III.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	6.944	8.008	6.542	6.528	7.275	7.996	9.432	9.831	11.061	10.211
los-& verk.kost.	1.804	2.020	1.544	2.361	1.829	1.949	2.175	2.041	2.571	2.767
G.K.Z.	316	362	291	309	302	329	384	381	431	399
	9.064	10.390	8.377	9.198	9.406	10.274	11.991	12.253	14.063	13.377
Totaal	22.352	25.435	21.871	22.681	22.266	24.257	25.669	25.669	29.315	28.279
saldo	2.925	3.524	1.398	1.679	1.536	1.677	4.556	4.351	4.643	3.100
gemidd. aantal bemanningsleden	7,68	7,66	7,34	7,25	7,10	6,75	6,90	6,31	6,-	5,56
gemidd. arbeids- loon per inge- scheepte man	904	1.045	891	900	1.025	1.185	1.367	1.558	1.844	1.837

BIJLAGE 5c

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : IJsland

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	5,40	4,77	5,24	4,92	5,23	4,97	4,86	4,87	4,43	4,75
onderhoud	10,47	9,30	12,29	11,11	9,84	12,81	9,21	12,77	10,95	11,59
vistuig	7,47	8,20	7,83	7,73	7,75	7,44	7,38	5,31	6,67	4,57
ijs	4,77	4,53	4,27	4,06	4,04	3,63	2,44	3,17	3,84	3,14
brandst., s. olie	21,85	21,20	20,-	19,71	19,12	17,93	18,80	15,43	14,21	15,76
patr. bijdrage	3,23	3,73	4,07	3,84	4,06	4,34	4,64	4,41	4,69	5,57
elektr. apparaat.	4,22	4,17	4,30	3,96	4,29	3,94	4,14	4,25	3,85	4,08
diverse	2,04	3,25	3,70	4,11	3,42	2,58	1,82	2,06	3,39	3,24
	59,45	59,15	61,70	59,44	57,75	57,64	53,29	52,27	52,03	52,70
II.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	31,07	31,49	29,91	28,79	32,68	32,97	36,75	38,30	37,73	36,10
los-& verk.kost.	8,07	7,94	7,06	10,41	8,21	8,03	8,47	7,95	8,77	9,79
G.K.Z.	1,41	1,42	1,33	1,36	1,36	1,36	1,49	1,48	1,47	1,41
	40,55	40,85	38,30	40,56	42,25	42,36	46,71	47,73	47,97	47,30

BIJLAGE 5d

Bruto-tonnageklasse 120 - 400 : IJsland

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming

I. - Vaste kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
verzekering	4,77	4,19	4,93	4,59	4,90	4,65	4,13	4,16	3,83	4,28
onderhoud	9,26	8,17	11,55	10,34	9,20	11,98	7,82	10,92	9,45	10,45
vistuig	6,60	7,20	7,36	7,20	7,25	6,96	6,26	4,54	5,76	4,12
ijs	4,22	3,98	4,02	3,78	3,78	3,39	2,07	2,71	3,31	2,83
brandst.,s.olie	19,33	18,62	18,79	18,35	17,88	16,77	15,96	13,20	12,27	14,20
patr. bijdrage	2,85	3,27	3,82	3,57	3,80	4,06	3,94	3,77	4,05	5,02
elektr.apparat.	3,73	3,67	4,04	3,69	4,01	3,68	3,52	3,63	3,32	3,67
diverse	1,81	2,85	3,48	3,83	3,20	2,42	1,55	1,76	2,93	2,92

	52,57	51,95	57,99	55,35	54,02	53,91	45,25	44,69	44,92	47,49
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

II.- Procent. kosten

deel bemanning	27,47	27,65	28,11	26,80	30,57	30,83	31,21	32,74	32,57	32,54
los-& verk.kost.	7,14	6,98	6,64	9,69	7,68	7,52	7,20	6,80	7,57	8,82
G.K.Z.	1,25	1,25	1,25	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27

	35,86	35,88	36,-	37,76	39,52	39,62	39,68	40,81	41,41	42,63
--	-------	-------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Totaal	83,43	87,83	93,99	93,11	93,54	93,53	84,93	85,50	86,33	90,12
saldo	11,57	12,17	6,01	6,89	6,46	6,47	15,07	14,50	13,67	9,88

BIJLAGE 6

Bruto-tonnageklasse + 400 - IJsland
Gemiddelde globale exploitatieresultaten per jaar

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	5.677	6.506	6.672	6.708	6.666	6.828	6.936	5.664	6.660	6.792
I. - <u>Besomming</u>	8.809.369	10.845.510	10.418.468	10.995.246	10.104.525	11.450.086	10.751.905	9.334.230	10.865.441	9.970.642
II. - <u>Vaste kst.</u>										
verzekering	618.123	659.597	667.354	628.786	755.839	778.571	714.432	692.609	667.084	706.475
onderhoud	610.033	815.942	950.710	707.157	697.662	616.724	592.715	592.392	827.136	847.286
vistuig	662.292	1.012.800	1.295.719	937.276	1.038.306	972.656	750.785	643.523	768.912	600.435
ijs	205.868	230.892	279.209	274.912	300.858	289.158	332.209	254.275	301.252	327.315
brst,s.olie	1.731.434	1.735.454	1.667.212	1.657.839	1.454.528	1.529.101	1.521.664	1.148.741	1.309.676	1.167.910
patr.bijdr.	209.635	265.636	284.627	295.668	289.282	309.046	291.095	298.290	490.708	542.944
elek.appar.	187.089	206.527	206.467	220.653	224.900	232.482	250.145	220.709	302.964	284.106
diverse	843.088	857.921	970.794	1.019.577	737.437	970.234	667.265	956.082	1.024.881	995.968
	5.067.562	5.802.769	6.322.092	5.741.868	5.499.012	5.697.972	5.120.310	4.806.621	5.692.613	5.472.439
III.- <u>Proc.kost.</u>										
deel beman.	2.049.927	2.514.569	2.310.002	2.467.590	2.329.261	2.651.287	2.849.643	2.543.317	2.819.569	2.690.324
los-&verkk.	1.743.760	1.838.330	1.044.299	1.289.085	1.458.319	1.237.928	1.107.525	907.466	1.064.390	1.036.635
G.K.Z.	110.117	135.569	130.231	139.640	128.327	145.416	136.549	118.545	138.288	126.627
	3.903.804	4.488.468	3.484.532	3.896.315	3.915.907	4.034.631	4.093.717	3.569.328	4.022.247	3.853.586
Totaal	8.971.366	10.291.237	9.806.624	9.638.183	9.414.919	9.732.603	9.214.027	8.375.949	9.714.860	9.326.025
saldo	- 161.997	554.273	611.844	1.357.062	689.606	1.717.483	1.537.878	958.281	1.150.581	644.617
gemid.aant. beman.leden	18	18	18	18	17,5	17,5	18	18	18	18
gem.arbloon per inge- scheept man	113.884	139.698	128.333	137.088	133.101	151.502	158.313	141.295	156.642	149.462

BIJLAGE 6a

Bruto-tonnageklasse + 400 - IJsland
Gemiddelde exploitatieresultaten per zee-uur

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Aantal zee-uren	5.677	6.506	6.672	6.708	6.666	6.828	6.936	5.664	6.660	6.792
I. - <u>Besomming</u>	1.552	1.667	1.562	1.639	1.516	1.677	1.550	1.648	1.631	1.468
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	109	101	100	94	113	114	103	122	100	104
onderhoud	107	125	142	105	105	90	85	105	124	125
vistuig	117	156	194	140	156	143	108	114	115	88
ijs	36	35	42	41	45	42	48	45	45	48
brandst., s. olie	305	270	250	247	218	225	219	202	198	172
patr. bijdrage	37	41	43	44	43	45	42	53	74	80
elektr. apparat.	33	32	31	33	34	34	37	39	45	42
diverse	149	132	146	152	111	142	96	169	154	147
	893	892	948	856	825	835	738	849	855	806
III. - <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	361	386	346	368	350	388	410	449	423	395
los- & verk. kost.	307	283	157	192	219	181	160	160	160	153
G.K.Z.	19	21	20	21	19	21	20	21	21	19
	687	690	523	581	588	590	590	630	604	567
Totaal saldo	1.580	1.582	1.471	1.437	1.413	1.425	1.328	1.479	1.459	1.373
- 28	- 28	85	91	105	103	252	222	169	173	95
gemidd. aantal bemanningsleden	18	18	18	18	17,5	17,5	18	18	18	18
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	20	21	19	20	20	22	23	25	24	22

BIJLAGE 6b

Bruto-tonnageklasse + 400 - IJsland
Gemiddelde exploitatieresultaten per B.T.

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Besomming</u>	15.607	19.214	18.457	19.479	16.064	18.203	17.093	14.839	17.274	15.851
II. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	1.095	1.168	1.182	1.114	1.202	1.238	1.136	1.101	1.061	1.123
onderhoud	1.081	1.446	1.684	1.253	1.109	980	942	942	1.315	1.347
vistuing	1.173	1.794	2.296	1.660	1.651	1.546	1.194	1.023	1.222	955
ijs	365	409	495	487	478	460	528	404	479	520
brandst., s. olie	3.067	3.106	2.953	2.937	2.312	2.431	2.419	1.826	2.082	1.857
patr. bijdrage	371	471	504	524	460	491	463	474	780	863
elektr. apparaat.	331	366	366	391	358	370	398	351	482	452
diverse	1.494	1.520	1.720	1.806	1.172	1.542	1.060	1.520	1.629	1.583
	8.977	10.280	11.200	10.172	8.742	9.058	8.140	7.641	9.050	8.700
III. - <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	3.632	4.455	4.092	4.372	3.704	4.215	4.530	4.044	4.483	4.277
los- & verk. kost.	3.089	3.257	1.850	2.284	2.318	1.968	1.761	1.443	1.692	1.648
G.K.Z.	195	240	231	247	204	231	217	188	220	201
	6.916	7.952	6.173	6.903	6.226	6.414	6.508	5.675	6.394	6.126
Totaal saldo	15.893	18.232	17.373	17.075	14.968	15.472	14.648	13.316	15.445	14.826
gemidd. aantal bemanningsleden	- 286	982	1.084	2.404	1.096	2.731	2.445	1.523	1.829	1.025
gemidd. arbeidsloon per ingescheepte man	18	18	18	18	17,5	17,5	18	18	18	18
	20	25	23	24	21	24	25	22	25	24

BIJLAGE 6c

Bruto-tonnageklasse + 400 - IJsland

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de totale kosten

I. - Vaste kosten

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
verzekering	6,89	6,41	6,81	6,52	8,03	8,-	7,75	8,27	6,87	7,59
onderhoud	6,80	7,93	9,69	7,34	7,41	6,34	6,43	7,07	8,51	9,06
vistuig	7,38	9,84	13,21	9,72	11,03	9,99	8,15	7,68	7,91	6,44
ijs	2,29	2,24	2,85	2,85	3,20	2,97	3,61	3,04	3,10	3,51
brandst.,s.olie	19,30	17,04	17,-	17,20	15,45	15,71	16,52	13,71	13,49	12,52
patr. bijdrage	2,34	2,58	2,90	3,07	3,07	3,18	3,16	3,56	5,05	5,82
elektr.apparat.	2,09	2,01	2,11	2,29	2,39	2,39	2,71	2,64	3,12	3,05
diverse	9,40	8,34	9,90	10,58	7,83	9,97	7,24	11,42	10,55	10,68

II.- Procent. kosten

deel bemanning	22,84	24,43	23,55	25,61	24,74	27,24	30,93	30,36	29,02	28,85
los-& verk.kost.	19,44	17,86	10,65	13,37	15,49	12,72	12,02	10,83	10,96	11,12
G.K.Z.	1,23	1,32	1,33	1,45	1,36	1,49	1,48	1,42	1,42	1,36
	43,51	43,61	35,53	40,43	41,59	41,45	44,43	42,61	41,40	41,33

BIJLAGE 6d

Bruto-tonnageklasse + 400 - IJsland

Percentage van ieder der exploitatiekosten afzonderlijk t.o.v. de besomming

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
I. - <u>Vaste kosten</u>										
verzekering	7,02	6,08	6,40	5,72	7,48	6,80	6,64	7,42	6,14	7,09
onderhoud	6,92	7,52	9,13	6,43	6,91	5,39	5,51	6,35	7,61	8,50
vistuig	7,52	9,34	12,44	8,52	10,27	8,49	6,98	6,89	7,08	6,02
ijs	2,34	2,13	2,68	2,50	2,98	2,53	3,09	2,72	2,77	3,28
brandst.,s.olie	19,65	16,17	16,-	15,08	14,39	13,35	14,15	12,31	12,05	11,71
patr. bijdrage	2,38	2,45	2,73	2,69	2,86	2,70	2,71	3,20	4,52	5,45
elektr.apparat.	2,12	1,90	1,98	2,01	2,23	2,03	2,33	2,36	2,79	2,85
diverse	9,57	7,91	9,32	9,27	7,30	8,47	6,21	10,24	9,43	9,99
	57,52	53,50	60,68	52,22	54,42	49,76	47,62	51,49	52,39	54,89
II.- <u>Procent. kosten</u>										
deel bemanning	23,27	23,19	22,18	22,45	23,05	23,16	26,50	27,25	25,95	26,98
los-& verk.kost.	19,79	16,95	10,02	11,72	14,43	10,81	10,30	9,72	9,80	10,40
G.K.Z.	1,25	1,25	1,25	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27
	44,31	41,39	33,45	35,44	38,75	35,24	38,07	38,24	37,02	38,65
Totaal	101,83	94,89	94,13	87,66	93,17	85,-	85,69	89,73	89,41	93,54
saldo	- 1,83	5,11	5,87	12,34	6,83	15,-	14,31	10,27	10,59	6,46

